

JANUSZ MEISSNER

L - JAK LUCY

1. Lucy wraca do bazy

Lucy Jest bardzo ładna i bardzo zgrabna. Zygmunt mówi, że Pan Bóg umieścił w tej dziewczynie wszystkie oszczędności, jakie porobił na urodzie Szkotek. Lucy jest blondynką. Pod burzą złotych włosów ma białe, gładkie czoło, lekko wygięte brwi i duże, zielononiebieskie oczy. Nosek ma prosty, wąski, o delikatnych, cienkich nozdrzach, a pod nim małe wgłębienie, znikające przy uśmiechu jasnoczerwonych ust. Ust Lucy nie podejmuję się opisać. Nie potrafię ich porównać do niczego; ani do wiśni, ani do róży, ani do czegoś równie banalnego. Zresztą takie porównania są obrażające dla ust Lucy.

Kiedy Lucy się uśmiecha (a robi to często, ponieważ wie, że ma śliczne, błyszczące, białe jak twaróg zęby) – w jej zielonawych oczach widać słoneczne iskierki czy też ogniki. Lepiej nie zaglądać w te oczy, bo łatwo można stracić głowę, a może i serce... Było już w naszym dywizjonie kilka takich wypadków; jeden szczególnie ciężki...

Lucy jest chrzestną matką dywizjonu. Jest córką lorda B. Dlatego między sobą nazywamy ją Lordówną.

Jest jeszcze inna „Lucy”. Ta jest mniej zgrabna; raczej wiedźmowata. Głos ma basowy, donośny; jest ciemna, prawie czarna, wielka, przysadzista i mocna. Po całych dniach drzemie w słońcu albo – gdy deszcz pada – okryta brezentowymi płachtami szamoce się z wichurą. Budzi się o zmroku i wyrusza na nocną wyprawę, by powrócić o świcie.

Tamta jasna jest także chrzestną matką tej ciemnej. W tamtej jasnowłosej Lucy kocha się na zabój Góral. Góral – pierwszy pilot i dowódca załogi tej drugiej „Lucy”, czyli samolotu Wellington oznaczonego literą L.

Cały dywizjon wie o miłości Górala, bo to się wykryło jeszcze w lecie, kiedy poprzednia nasza maszyna, „Genowefa”, spaliła się na lotnisku Obrony Wybrzeża, gdzie wówczas staliśmy. Spłonął wtedy wraz z „Genowefą” nasz drugi pilot, Merkury, a rannego Górala wyratował z płomieni Pryszczyk.

To było cztery miesiące temu, w sierpniu. Od tego czasu wiele się zmieniło. Pryszczyk – niegdyś kierowca samochodowy, a później

mechanik – ukończył kurs strzelców lotniczych; ja – niegdyś pilot myśliwski, a później strzelec tylny „Genowefy” – przeszedłem krótkie przeszkolenie na pilota bombowego; dywizjon wrócił na swoje dawne lotnisko Grupy Bombowej; nasza załoga dostała nowego Wellingtona „L – for Lucy”...

Nie zmieniła się natomiast miłość Górala. Miłość, której nie śmie wyznać ślicznej dziewczynie. Miłość, o której wszyscy wiedzą z wyjątkiem Lucy.

Może zresztą Lucy także wie o niej, tylko udaje, że nie, podobnie jak udaje każdy z nas?

Przepraszam: nasz nawigator, Zygmunt, niczego nie udaje. Potrząsa głową z politowaniem i mówi, że gdyby miał o piętnaście lat mniej, to Lucy byłaby od czterech miesięcy jego ślubną żoną, a za pięć miesięcy poprosiłby Górala w kumy.

Bujak, nasz przedni strzelec, powątpiewa, czy sir B. zgodziłby się na mezalians córki – i to z człowiekiem o takim nazwisku, którego w żaden sposób nie można wymówić; ale Zygmunt zapewnia, że tylko wiek podeszły przeszkadza mu w zawarciu tego małżeństwa, bo Lucy ma lat dwadzieścia, on zaś właśnie ukończył czterdzieści trzy. A co do nazwiska Wasilewski, to ostatecznie „Łozajliuki”, jak je wymawiają Anglicy, brzmi bardzo pięknie i jakby z turecka. Można by dodać „bey” na końcu.

Koza, który jest poetą, a w chwilach wolnych od pisania sonetów – także radiotelegrafistą „L – for Lucy”, ma już przygotowany wiersz na zaręczyny Górala. Szef mechaników, Talaga, z całą brygadą obsługi ziemnej przygotował model Wellingtona jako prezent dla młodej pary. Kazimierz Kędzierzawy, prezes mesy oficerskiej tudzież adiutant dywizjonu, odstawił skrzynię zacych butelek, żeby oblać te zaręczyny. Co młodszy i przystojniejszy „skrzydlacy bohaterowie” z innych załóg pogodzili się z myślą, że Lucy jest dla nich stracona i pilotują inne, łatwiej dostępne piękności. Jednym słowem, wszystko sprzyja happy endowi romansu, który jakoś nie może się zacząć...

Nie wiem, jak długo by to trwało, gdyby nie Pryszczyk. Nie wiem także, czy Pryszczyk działał z premedytacją, czy też był to istotnie przypadek. Tak czy inaczej – on właśnie stał się pośrednio przyczyną

przynajmniej części zdarzeń, które nastąpiły tej nocy z dziesiątego na jedenasty grudnia roku 1942.

Niemal od samego startu Pryszczyk gadał jak nakręcony. Najpierw o swoich przewagach w Centrum Wyszkolenia Strzelców Samolotowych w Szkocji, potem o Szkocji w ogóle, a o Szkotkach w szczególności; potem o swoich przewidywaniach w sprawie dalszego rozwoju wypadków wojennych; wreszcie – gdyśmy już mijali Southampton – o komandosach¹, z którymi najpierw stoczył wielką a zwycięską bitwę na jakimś dansingu, następnie zaś zawarł dozgonną przyjaźń.

Poczynając od południowego brzegu Anglii przeszedł na temat kobiet w wojsku:

– Tera znów polskie wafki² w ty Szkocji robią. Podobnie mają się Pestki nazywać. Pan kapitan słyszał?

Nie wiedzieliśmy, do kogo to pytanie zostało skierowane, bo było nas trzech kapitanów na pokładzie „Lucy”: Góral, Zygmunt i ja. Ale Pryszczyk widocznie traktował je tylko retorycznie, bo zanim ktokolwiek mu odpowiedział, już w słuchawkach zaterkotał dalszy potok jego wymowy.

– Za telefonistki – baby; za kantyniarki – baby; na motocyklach za kurierki – baby ganiają; drajwerkamy tyż chcą być. No to co w tym lądowym wojsku nasze chłopaki w ogóle mają robić? Jak się dziewczyny w końcu do magazynów i do kancelarii dobiorą, to już nie wiem, gdzie te szkockie wojaki pójda służyć...

– Uważajcie od księżyca – powiedział Góral, korzystając z tego, że Pryszczyk zrobił dramatyczną pauzę.

– Ja uważam, panie kapitanie – zapewnił ten ostatni. – A znowu z tymy drajwerkamy³ to tyż jest lipa. Przeważnie z Angielkami. Pan kapitan wie, że nasza Lordówna do Afryki jedzie?

– Kto wam to powiedział? – spytał Zygmunt.

¹ Komandosi – żołnierze brytyjskich wojsk desantowych

² Wafki – potocznie używana nazwa pracowniczek Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet (od W.A.A.F. – Women's Auxilliary Air Force).

³ Driver (ang.) – kierowca.

– Nic podobnego, panie kapitanie, nikt mi nie mówił, tylko sama panna Lucy – odparł Pryszczyk nieco urażony. – Właśnie się jej kabel od akumulatora odłączył i stała na szosie, jak z miasta szłem, więc się pytam, o co się tą razą rozchodzi. Bo już takie mam szczęście, że zawsze przy mnie jej coś w tym wozie nawali. No i widzę, że ten kabel, a ona nie wie. Prowadzić, owszem, nie można powiedzieć, prowadzi wóz niezgorzej. Ale najgłępszej szczegóły w silniku nie rozumie. No to mówię: proszę aliancki, jakże to w ty pustyni będzie? A ona się śmieje i mówi, powiada: – Come with me!

– Kiedy to było? – spytał nagle Góral.

– No przecie przed samym wieczorem. A pan kapitan nie widział panny Lucy?

– Nie – powiedział Góral krótko. – Bo co?

– Bo się właśnie pytała o pana kapitana.

– I coście jej powiedzieli? – spytał Zygmunt. Pryszczyk zapewne się stropił, bo w słuchawkach zapanowała chwila milczenia.

– Nic faktycznie nie powiedziałem – oświadczył w końcu niepewnie – bo panna Lucy nie mówiła, czy się z panem kapitanem chce poinformować, czy nie.

– Tuman – mruknął Zygmunt.

Bujak powiedział nagle:

– Na prawo ład. Co to może być?

Spojrzelismy na prawo, zapominając o wszystkim, co nie dotyczyło chwili obecnej. Nie było nic widać, choć księżyc świecił jasny, wypukły, jak poniklowany talerz przed zakładem fryzjerskim. Tylko Bujak coś tam dostrzegł w dole swoim sowim wzrokiem.

Zygmunt po namyśle wyraził przypuszczenie, że to chyba wyspa Alderney, i zagłębił się w swoim logu.

– Jaki masz kurs? – spytał po chwili.

Powiedziałem, że 210.

– Weź 200. Znosi nas trochę na zachód.

Nacisnąłem ster. Wskaźnik wychylił się w prawo, tarcza busoli leniwie ruszyła z miejsca; żyrokompas obrócił się o 10 stopni.

Wyrównałem. Ucisk na sterach zelżał, ustała lekka wibracja skrzydeł; wskaźnik z wolna powrócił na dawne miejsce. Tylko busola zatoczyła się spóźnioną reakcją jak pijana, wyjechała do 190, cofnęła

się, znów się zatoczyła i dopiero po dłuższym wahaniu uzgodniła z żyrokomпасem swój pogląd na kurs.

Wiedziałem, że się tak stanie: żyrokomпас w takich wypadkach ma zawsze rację. Mimo to ze zniecierpliwieniem czekam na ustalenie się busoli. Ze zniecierpliwieniem, którego ciągle jeszcze nie mogę, się pozbyć pilotując maszynę w nocy. Ciągle jeszcze za wiele uwagi poświęcam przyrządom. Ciągle jeszcze nie jestem swobodny: mięśnie napinają się mimo woli, sztywnieją i bolą. Skupienie uwagi męczy.

Wiem, że wszystko to nie jest potrzebne. Że przejdzie z czasem. Że moje odruchy i reakcje zmechanizują się. Że prowadzenie samolotu w ciemności nie wymaga ani połowy tego wysiłku nerwowego, jaki wkładam teraz w tę czynność. Ale na razie lot w jedną stronę wydaje mi się granicą tego, co pilot może wytrzymać.

Dziś po raz pierwszy prowadzę „Lucy” do celu, a nie do lotniska, jak dotąd. Po raz pierwszy ja startowałem z pełnym ładunkiem bomb (i z zapartym tchem) po czarnym runwayu przyprószonego śniegiem lotniska. Wystartowałem dobrze i nikt z załogi na ten temat nie pisał ani słówka, jakby to był nie pierwszy, tylko dwudziesty pierwszy mój start.

Byłem im za to wdzięczny. Każde słowo pochwały, każda uwaga na ten temat bardzo by mnie dotknęła; w ciągu lat dwudziestu ja robiłem uwagi; ja uczyłem innych latać; teraz – po dłuższej przerwie, podczas której byłem tylnym strzelcem – jestem znów pilotem. Pilotem bombowym bardzo świeżej daty... W tych warunkach zarówno krytyka, jak pochwały bardzo by mnie upokorzyły. Załoga to rozumie. Wiem, że przeżyli emocję podczas mego startu; że cały ten lot będzie dla nich nieco denerwujący. Ale żaden z nich nie chce, żebym się tego mógł bodaj domyślać. Zachowują się zupełnie tak, jakby za sterem siedział Góral, nie ja. Góral zaś udawał dotąd, że drzemie, lak dalece sprawy pilotowania „Lucy” do celu go nie obchodzą; w ogóle nie zamierza się do tego wtrącać.

Kilkadziesiąt zegarów przed moją twarzą pulsuje i drga, meldując o tym, co się dzieje. Każdy z nich stoi na straży; każdy natychmiast donosi o zmianach ciśnienia, obrotów, wznoszenia się, temperatury, napięcia. Tylko sztuczny horyzont kontroluje – mnie. Jest równie bezwzględny, jak inne wskaźniki. Nie ukrywa przede mną niczego. Jest

brutalnie szczerzy i jeśli zapominam o nim na chwilę, drwiąco wykrzywia się przechyłem blaszanej sylwetki samolotu albo udaje zdziwienie, podnosząc ją w górę, jakby unosił brwi z cierpliwą ironią.

Poprawiani położenie maszyny, nie śpiesząc się.

Nie przesadzajmy! Błąd jest drobny; o wiele drobniejszy, niż to przedstawia karykatura sperry⁴.

Wtedy on robi obojętną minę i udaje niewiniątko. Spoglądam znów po chwili na to bezczelne indywiduum. Blaszana sylwetka tkwi poziomo w samym środku tarczy i zdaje się mówić z wyższością:

– Widzisz: poprawiłeś się. Tylko tak dalej, a będzie z ciebie wcale niezły pilot. Gorszych idiotów nauczyłem trzymać maszynę w linii lotu. Nic się nie martw.

Złości mnie to, jakkolwiek wiem, że sperry ma rację.

Podciągam „Lucy” w górę i gdy mijamy Jersey, wysokościomierz wskazuje czternaście tysięcy stóp. W kwadrans później wchodzimy nad brzeg Francji, witani słabym ogniem baterii nabrzeżnych, które pułdują haniebnie.

Noc jest jasna, księżycowa. W pewnej chwili widzę przed sobą, jak po ziemi zaczyna pełzać srebrzysta, świecąca nić. Rozszerza się i zwęża, wygina się, znika chwilami i znów się ukazuje.

– Vilaine – mówi Zygmunt.

Z prawej strony biegnie, ślizga się inna srebrna nić: Oust. Nagle pomknęły ku sobie skośnie, połączyły się, uciekły w prawo: mijamy Redon. Do celu – dwadzieścia pięć mil...

Poprawiam się w fotelu. Jednocześnie wyczuwam na pięcie, które zaczyna ogarniać załogę. Mam wrażenie, jakby udzielało się ono także maszynie: silniki jakoś inaczej warczą; stery inaczej reagują na ruchy drążka; w słuchawkach telefonu pokładowego jest jakaś nowa akustyka. Tylko zegary czuwają jak przedtem, sumiennie i bezstronnie.

Zygmunt podaje nowy kurs; a Bujak melduje o pierwszych reflektorach. Wymykam się im łatwo i ponieważ mamy osiemnaście tysięcy stóp pod sobą – zmniejszam boost, ustalając obroty na dwa tysiące.

⁴ Sperry (ang.) – sztuczny horyzont, przyrząd pozwalający pilotowi wykonywać loty „na ślepo” w chmurach i we mgle.

Idą pierwsze pociski artylerii przeciwlotniczej. Jakiś granat rozrywa się przed nami, tworząc gęsty, ciemny obłoczek na naszym kursie, podobny do balonu zaporowego. Instynktownie kładę maszynę w zakręt, żeby go wyminąć, za późno zresztą. Wpadamy w kłęb dymu, który dostaje się do wnętrza kabiny i drapie w gardle.

Zygmunt znów podaje kurs i schodzi do celownika. Wymijam dwie zapory ogniowe, jedną po drugiej. Bujak woła:

– Reflektory z prawej!

Zamykam gaz, trawersuję, wyprowadzam i znów zwiększam obroty. Wszystko idzie dobrze. Pracuję nieomal machinalnie, coraz swobodniej, poświęcając coraz mniej uwagi reakcjom maszyny, która jest mi teraz posłuszna, jakby rozumiała, że nie pora na psoty.

– Widać Loarę – mówi Bujak – Pod nami na lewo.

Ziemia iskrzy. To artyleria strzela coraz gęściej. Raz po raz smagają nas reflektory biegnące po niebie.

Drzwi bombowe otwarte. Koza czeka na znak, żeby wyrzucić flarę oświetlającą do zdjęcia foto. Zamykam gaz i naprowadzam „Lucy” na cel według wskazówek Zygmunta.

Bujak nie może usiedzieć w milczeniu, ponieważ właśnie w tej chwili setki bomb zapalających z innych samolotów spadły na port. Pryszczyk wierci się ze swoją tylną wieżyczką, żeby zobaczyć, co się dzieje na ziemi, ja zaś mimo woli kładę maszynę na lewą burtę i spoglądam w dół.

– Może byście się uspokoili, do wielkiej cholery? – proponuje Zygmunt.

„Uspokajamy się” i po chwili bomby poszły, a za nimi flara.

Właśnie chciałem zawrócić, gdy odczułem potężny wstrząs i usłyszałem huk.

Dostaliśmy!

Położyłem ster na burtę, ściągnąłem, żeby jak najprędzej uciec.

Usłyszałem, jak Pryszczyk zawołał:

– Pali się!

– Co się pali? – pyta Góral.

– A cały kadłub, panie kapitanie.

W tej chwili poczułem swąd spalenizny. Zygmunt już wracał od bomb, ale nie było czasu, by go przepuścić.

– Trzymaj się – powiedziałem do niego. – Będę gasił.

Zrozumiał i cofnął się. Pchnąłem ster. Poszliśmy w dół, niemal pionowo, na łeb. Zaczął się szum i świst, przechodzący w wycie. „Lucy” dygotała w pędzie, szarpana wibracjami skrzydeł i sterów. Drażek sterowy targał się w łożysku, trząsł, napierał w tył. W słuchawkach powstał jazgot i kwik. Strzałka wysokościomierza pobiegła dokoła tarczy: czternaście tysięcy, trzynaście i pół, trzynaście, dwanaście i pół, dwanaście...

Zacząłem wyprowadzać. Wibracja skrzydeł wzrosła, stery zawichrowały kadłubem, stękały gdzieś ścięgna i złącza...

Powoli, powoli pisk i gwizd opadał, rozwiewał się, cichł, ale maszyną szarpało nadal, a drgania sterów nie ustąpiły nawet po wyjściu do linii lotu.

– Jak tam, Pryszczyk? – spytał Góral. – Zgasło?

– Zgasło, panie kapitanie, ale całe pokrycie się spaliło od skrzydeł aż do sterów. A jak silnik?

Góral powiedział, że silnik O.K. Zygmunt wygramolił się z dołu i zajął do przedziału radio. Usłyszałem po chwili głos Kozy, który odpowiadał na jego pytania. Okazało się, że wybuch rzucił go na nosze i że nasz poeta stracił przytomność na parę minut. Był jednak cały i zdrow.

Zygmunt wrócił po chwili z poważną miną.

– Cholera... – powiedział, kręcąc głową.

– Co cię tak rozrzewnia? – spytał Góral.

– Zobacz sam – odrzekł nasz nawigator – to się też wzruszysz.

Góral spojrzał na niego podejrzliwie, ale wstał, przecisnął się przez wąską framugę i poszedł sprawdzić, co się dzieje w kadłubie.

Zygmunt siadł na jego miejscu obok mnie i otarł pot z czoła.

– Jeszcze nie widziałem czegoś podobnego – oświadczył.

W tej chwili poczułem, że ze sterami dzieje się coś niezwykłego: jakby ktoś jeszcze prócz mnie pilotował maszynę. Domyśliłem się, że to Góral sprawdza prowadzące drążki sterów.

– Cóż się tam stało? – zapytałem Zygmunta, który miał taką minę, jakby robił rachunek sumienia przed śmiercią.

– Reflektory z lewej! – zawołał Bujak. Chciałem położyć „Lucy” do zakrętu, gdy Zygmunt wrzasnął:

– Ostrożnie!

– Czego się drzesz? - spytałem przestraszony.

– Zakrecaj łagodnie, bo się ogon urwie – powiedział prędko. – Rozwaliło całą lewą burtę: antena zerwana; kadłub goły; nawet dinghy diabli wzięli, a moje mapy i cała buchalteria fruują nad Loarą.

– Jeszcze trochę w prawo – odezwał się spokojny, dźwięczny głos Bujaka. – Czemu lecimy na wschód, Herbert?

– Bo się Zygmuntovi mapa skończyła – powiedziałem złośliwie. Spojrzałem na busolę.

– Kurs mamy na Paryż, zdaje się – zauważyłem.

Zygmunt wzruszył ramionami.

– To właśnie dobrze – stwierdził. – Będziemy wracali, ile się da, nad ładem; wyjdziemy na prawo od Cherbourga. Leć dalej tym kursem.

Wyszliśmy z reflektorów i „Lucy” wstrząsana ustawicznymi dreszczami – nie wiem, z powodu uszkodzenia sterów czy też wskutek ogołocenia całego kadłuba – ciężko przebijając się przez silny wiatr czołowy na północny wschód.

Po chwili zauważyłem, że traci z wolna wysokość, jakkolwiek leciałem na dwa i pół boosta i dwa tysiące trzysta pięćdziesiąt obrotów. Prędkość zaraz po ugaszeniu pożaru spadła do stu dwudziestu mil na godzinę, a wzmagający się wiatr hamował ją jeszcze bardziej. Szczęściem silniki pracowały równo, a zbiorniki benzyny nie zostały naruszone przez wybuch pocisku, bo zużycie paliwa wzrosło normalnie, jedynie wskutek zwiększonych obrotów.

Zygmunt zagłębił się w obliczeniach. Bujak zamilkł, gdyż nic szczególnego się nie działo, a księżyc zakryły chmury i noc zrobiła się czarna jak atrament. Ja nasłuchiwałem warkotu silników i odgłosu wichru szalejącego w kratownicy kadłuba.

W pewnej chwili usłyszałem także głos Pryszczyka, który rozmawiał z Górale:

– Nic podobnego, panie kapitanie. Nic w ogóle mi nie uszkodzili, tylko celownik poszedł w drobne kaszkie. Ale hydraulika w porządku...

A po chwili:

– Zostanę, panie kapitanie. Tam tera wieje jak cholera, a ja na przeciagi jestem wrażliwy...

Uśmiechnąłem się: Pryszyk postanowił dzielnie wytrwać w swojej tylnej wieżyczce, z celownikiem rozbitym przez pocisk, choć groziło jej oderwanie od maszyny, gdyby złamały się nadwątlone dźwigary kadłuba. Sterczała daleko od nas, w tyle za sterami, samotna, wstrząsana pędem, niepewna, u końca kratownicy, jakby zawieszona nad przepaścią, w którą mogła się zwalić lada chwila wraz ze strzelcem. Ale on nie chciał jej opuścić, bo nie lubił przeciągów...

Tymczasem Koza, balansując na wąskim blaszanym pomoście, przez który rwały potężne podmuchy, usiłował złowić koniec anteny poświszującej w ciemności i miotanej wichurą. Wiła się jak rozwścieczona żmija, biła po żebrach ogona, płątała się między ścięgnami, wyrywała mu się z dłoni. Złapali ją wreszcie we dwóch z Góralem i – mając pod nogami dwanaście tysięcy stóp otchłani, dokoła zaś ciemność cwałującą z wichrem – po omacku przytwierdzili ją do izolatora i połączyli z nadajnikiem.

Potem Góral zapytał przez telefon pokładowy:

– Możesz dalej prowadzić, Herbert?

– Naturalnie, że mogę – odpowiedziałem bez wahania, jakkolwiek jeszcze przed godziną zdawało mi się, że nie wysiedziałbym u steru dłużej niż w jedną stronę. – Jak maszyna?

– Trzyma się. Wprawdzie tylko „na słowo honoru”, ale się trzyma. Spróbujemy uruchomić radio.

– A pożary w tym Sentnazerze furt jeszcze widać, panie kapitanie – odezwał się Pryszyk ze swego stanowiska.

– To dobrze. Uważaj, żeby nie zgasły – powiedział Bujak.

Zygmunt podkreślił swoje wyliczenia, przyjrzał im się z daleka, pochyliwszy na bok głowę, zmarszczył czoło, uniósł brwi, jakby się sam dziwił swemu dziełu, i zapytał o kurs.

– Czterdzieści pięć stopni – powiedziałem, zgodnie ze wskazaniem busoli.

Spojrzał na zegarek i po namyśle podał nowy kurs, wprost na północ.

– I masz wyjść dwanaście mil w prawo od Cherbourga, a potem prosto na Portsmouth.

Powiedziałem, że spróbuję, choć kurs też jest „na słowo honoru”.

– Sprawdzimy przed brzegiem – odrzekł i wyniósł się do kabiny radio.

W kilka minut potem Pryszczyk zameldował, że widzi myśliwca. Skóra na mnie ścierpła: jeżeli zaatakuje, „Lucy” rozleci się podczas uników, a nawet jeśli wytrzyma, to i tak obrona z tyłu, bez celownika, będzie mało skuteczna.

Na szczęście myśliwiec nie dostrzegł nas i oddalił się.

O pierwszej piętnaście Bujak zameldował reflektory daleko przed nami z lewej.

– Cherbourg – powiedział Zygmunt z bezczelną pewnością siebie.

Jakkolwiek nie byliśmy bardzo przekonani, że to istotnie Cherbourg, trzeba się było decydować, czy lecimy dalej, czy nie. Do Portsmouth mieliśmy trzydzieści mil nad Kanałem. Przy prędkości nieco ponad sto mil pod wiatr wynosiło to około dwudziestu minut lotu. Wysokość – dziesięć tysięcy stóp. Dinghy – nie ma. Jeśli który z silników nie wytrzyma albo coś się stanie z kadłubem – koniec. Ale z drugiej strony, skakać nad Francją i dostać się do niewoli niemieckiej też przykro...

Postanowiliśmy lecieć. Koza uruchomił radio i poprosił o fix.

Zanim nadeszła odpowiedź, wyminęliśmy kilka reflektorów i weszliśmy nad morze. Po chwili Zygmunt triumfował: dano nam fix, wprawdzie tylko trzeciej klasy, ale zgodny z jego obliczeniami. Cherbourg został za nami, z tyłu na lewo; szliśmy prosto, jak po sznurku, najkrótszą drogą ku Anglii.

Mimo to owe dwadzieścia minut lotu nad Kanałem trwało okropnie długo.

Antena znów się urwała i Koza znów ją naprawił. Wysokość malała gwałtownie, jeśli starałem się utrzymać jaką taką prędkość, nie zwiększając obrotów. A musiałem tę prędkość utrzymać, bo mogło nie starczyć benzyny...

Wreszcie zobaczyliśmy na wprost reflektory błędzące po morzu i dwa brytyjskie okręty patrolowe, a potem – brzeg!

Wysokość siedem tysięcy stóp. Maszyna trzęsie się jak galareta. Benzyna ubywa.

Góral mówi do Zygmunta:

– Podaj kurs do najbliższego lotniska.

Na te słowa podnosimy protest, a Pryszyk peroruje:

– Ale wiem, jak tam pan kapitan, ale ja bym się wstydził gołą „Lucy” po obcych stacjach pokazywać!

Zdanie o „gołej Lucy” trafia do przekonania Górala.

– Jak chcecie – mówi zmieszany.

Chcemy, oczywiście, dolecieć do domu. Najbardziej zresztą chce tego sam Góral: ma słabiutką nadzieję, że Lucy, ta jasnowłosa, czeka na jego powrót...

Radio działa, więc raz po raz bierzemy QDM, żeby lecieć jak najkrótszą drogą. Kasujemy poprzednio nadany SOS i z zapartym tchem wpatrujemy się we wskaźniki paliwa.

Wystarczy?

Zygmunt pilnuje mnie, żebym trzymał kurs, i pomaga mi w pilotowaniu, bo lecimy teraz w chmurach, dwa tysiące stóp nad ziemią. Go chwila spogląda na zegarek i na koniec mówi:

– Złaż.

Przymykam ostrożnie gaz, w obawie, żeby mi się maszyna nie zwała: od skrzydła aż do sterów, włącznie ze statecznikami, samolot jest bez płótna.

Trzyma się jednak. Przebijamy chmury na wysokości tysiąca stóp i widać beacon naszej stacji. Mamy jeszcze dwadzieścia galonów benzyny.

Pokazuję Zygmuntowi odgięty w górę kciuk i potrząsam głową ze szczerym podziwem dla jego nawigacji.

– A coś ty myślał?! – mówi z dumą.

Prosimy o zezwolenie lądowania i strzelamy raketę, ale widocznie nas nie słyszą, więc – nie czekając na sygnał – podchodzę i próbuję otworzyć klapy. „Lucy” trzyma się. Podwozie wyszło. Tylko reflektor nie świeci.

Lądujemy po ciemku, wcale gładko, i od razu zawracam w kierunku miejsca zwykłego postoju maszyny, pod świerczek, który widzę teraz na horyzoncie, blisko hangaru.

Mechanicy sygnalizują latarkami. W kabinie wszyscy jednocześnie gadają, śmieją się. To jednak wielka satysfakcja – wrócić z takiego, lotu.

Wykręcam na prawym silniku i w świetle latam jakiegoś samochodu, który stoi przy naszym stanowisku w dispersalu, widzę Talagę z uradowaną gębą, a za nim – Lucy!

Stoi zgrabna, pochylona nieco naprzód, wpatrzona w mrok rozcięty dwiema strugami świateł samochodu. A więc czekała!

Ktoś otwiera włącznik i Góral pierwszy wyskakuje na ziemię. Biegnie do niej i...

– No, przecież! – wzdycha za mną Zygmunt spoglądając na tę całującą się parę.

Wychodzimy kolejno, a oni nie mogą się od siebie oderwać. Wreszcie Lucy wychyla ku nam zarumienioną, uśmiechniętą twarz i – trochę zawstydzona, a trochę zdziwiona – wita nas skinieniem dłoni.

Wtedy Pryszczuk występuje dwa kroki naprzód, trzaska kopytami i wygłasza tajemnicze zdanie:

– Klucze chciałem oddać, proszę aliantki...

– Jakie znów klucze? – pyta Góral, równie jak my zaskoczony.

– No właśnie... e... panny Lordówny... Te od wozu, co zapomniałem i właśnie zabrałem do maszyny, jakżeśmy odlatywali.

Lucy wyjaśnia sprawę: Pryszczuk naprawiał jej samochód i przez nieuwagę zabrał kluczyk od stacyjki wraz z całym pęczkiem innych: od walizki, od mieszkania, od kasetki z pieniędzmi i biżuterią...

– Nie mogłam bez tych kluczy odjechać – tłumaczy się dziewczyna.

W Górala jakby piorun strzelił.

– A ja myślałem...

– No to przeproś i nie całuj jej więcej – przerywa mu Zygmunt z wściekłością.

Ale Lucy spogląda na Zygmunta spod zmarszczonych brwi i mówi:

– Właśnie że i tak bym na niego czekała.

2. Turyn

– Prowadź w tamtą stronę – powiedział Góral. – Ja będę powoził z powrotem.

Skinąłem głową i poszedłem obejrzeć runway, podczas gdy dolewano nam benzyny. Po raz pierwszy byłem na tym lotnisku, na południowo-wschodnim wybrzeżu Anglii. Bomb mieliśmy stosunkowo niewiele: same zapalające. Ale trzeba było wziąć pełne zbiorniki benzyny. Po to właśnie wylądowaliśmy tutaj: żeby starczyło tam i z powrotem.

Target for tonight – Turyn... Ponad tysiąc trzysta mil w obie strony.

Wilgotny wiatr południowy, słony od morza, wiał mi w twarz. Zmrok leżał już na ziemi, bo słońce zaszło, a na zachodzie chmury stały nisko, prawie nieruchome, rozelane gęsto, warstwami, jedno na drugich. W zenicie były rzadsze, kłębiaste i tak porozrywane gdzieniegdzie, że widać było pomiędzy nimi gwiazdy.

Księżyc przed pełnią – przypomniało mi się z odprawy.

Ale nie mogłem odnaleźć ani księżycy, ani nawet okolicy nieba, w której powinien być się znajdować.

Czarny, szeroki runway biegł prosto, krzyżował się z innymi na środku lotniska i ginął dalej w skrócie perspektywy. Minąwszy skrzyżowanie, obejrzałem się w tył. Wydało mi się, że rozpoznaję sylwetkę samolotu pomiędzy dwoma hangarami.

Krótko, psiakrew! Nie będę tu miał nawet połowy prędkości potrzebnej do oderwania maszyny...

Szedłem dalej. Wiatr przycichał, to znów wzrósł się, ale na ogół był słaby: nie na wiele przyda się przy starcie.

Przypomniał mi się jeden taki start na naszym lotnisku. Start z największym obciążeniem, jeszcze na „Genowefie”. Wtedy za sterem siedział Góral, nie ja. Startowaliśmy na budynki i drzewa, a maszyna nie chciała oderwać się od ziemi. Wyszła w powietrze za ostatnimi światłami, u krańca lotniska. Omal nie zaczęła o dachy i gałęzie. Pamiętam, że Merkury, nasz ówczesny drugi pilot, złamał sobie wtedy sztuczny ząb, tak zaciskał szczęki.

Tu nie było budynków i drzew. Doszedłszy do końca runwayu zobaczyłem morze. Leżało w dole pod urwistym brzegiem i wierzgało falami.

Jeżeli maszyna nie utrzyma się po opuszczeniu lądu, jeżeli przepadnie na niedostatecznej prędkości, jeżeli nawali silnik – runiemy tam...

Ze złością wzruszyłem ramionami; przerost wyobraźni! Ale myśl, niebaczenie puszczona tym torem, przędzie się sama: muszę przeżyć to wszystko w drodze powrotnej znad urwiska do miejsca, gdzie stoi nasz Wellington „L – jak Lucy”...

...Skupione twarze załogi, oczy wpatrzone w graniczne światła; ciężki łomot silników; drganie skrzydeł, które nie niosą; dobijanie amortyzatorów... Światło na skrzyżowaniu!... Ster pcha się na mnie z taką siłą, jakbyśmy tylko co ruszyli z miejsca. Jeżeli go zwolnię, ogon samolotu opadnie na ziemię, zarzuci w bok i zepchnie nas z runwayu; więc trzeba trzymać: jeszcze i jeszcze, i jeszcze!

Strzałka prędkościomierza wolno, z wahaniem pełźnie w górę. Za wolno! Nie zdąży!... „Lucy” toczy się ciężko, na spłaszczonych pneumatykach, niechętna, uparta, gotowa raczej uciec w bok i zwichnąć golenie podwozia, niż wznieść się bodaj o parę cali nad ziemię. Ma prędkość pociągu towarowego, nie samolotu, który musi wystartować!

Wreszcie, przed końcem wybiegu – zrozumiała: tam jest śmierć!... Ogarnięta przerażeniem rozpędza się rozpaczliwie i z trudem odrywa się od gładzi asfaltu. Brzeg mignął czerwonym światłem: nie ma już ziemi, na której można się wesprzeć choćby przez sekundę, aby odzyskać zachwianą równowagę. A prędkości nie starcza: nie dość prężny opływ mięknie na sterach, ugina się pod skrzydłami, wiotczeje... Maszyna, ściągnięta do granic możliwości, tonie, zapada w niepewny nurt wiatru, przechodzi w trawers i wali się na skrzydło. Trzask, chlust wody i – koniec! Opadamy na dno jak kotwica rzucona z okrętu...

– Herbert! Dokąd?

To nie syrena i nie Neptun zadaje to pytanie, tylko Bujak, ponieważ właśnie minąłem „Lucy”, która nałopała się benzyny, i w zamyśleniu szedłem dalej, prosto na druty ogradzające zagon zwiędłej kapusty.

Wystartowałem pomyślnie, bez żadnych trudności. „Lucy” wyszła w powietrze o dobre dwieście metrów przed urwiskiem i ani jej się śniło przepadać czy trawersować. Zdaje się⁵ że załoga nie przeżyła żadnych szczególnych emocji przy tym starcie...

Emocje zaczęły się jednak niebawem, bo wysokość nad brzegiem francuskim mieliśmy małą, artyleria zaś prała do nas regularnie. Widzieliśmy już z daleka ten ogień, bo szły przed nami jeszcze inne polskie Wellingtony, poprzedzane przez całą chmarę samolotów brytyjskich. Dopiero nad Somą trochę się uspokoiło. Weszliśmy w chmury i przebijaliśmy się dobre pół godziny przez ich warstwę, zanim osiągnęliśmy górną powierzchnię.

Było zimno, ale szczęśliwie nie oblodziło nas wcale, zgodnie zresztą z komunikatem meteorologicznym. Koza podał ostatni namiar radiowy. Zygmunt zaś polazł do górnej wieżyczki, żeby nas zdumiewać swoją sztuką astronawigacyjną.

Księżyc świecił jasno, metalicznie, towarzysząc nam wiernie nad chmurami. Zmniejszyłem boost, bo nie było sensu pchać się wyżej, skoro mogliśmy lecieć bez tlenu, mając tuż pod sobą w obłokach bezpieczną kryjówkę przed myśliwcami. Obłoki były białe, srebrzyste, z odcieniem błękitnym jak lama na suknie balowe, to znów zielonawe jak piana morska albo gładkie, matowe jak świeżo spadły puch śnieżny. Zupełnie inne w świetle księżycyca niż w słońcu. Nie jarzyły się tą białością osłepiającą, od której bołą oczy i aż kłuje w mózgu. Nie buchały białym blaskiem rozżarzonej stali i nie miały tych ciepłych kremowych półcieni we wklęsłościach i zagłębieniach. Od księżycowej ich bieli wiało chłodem jak od lodowców, a światło zdawało się raczej wsiąkać w nie, niż z nich promieniować. Szły pod maszyną długimi, rozległymi hałdami, niosąc jej cień na sobie w mętnej tęczy; wspiwały się jak fale i opadały w dół; wyrastały baniastymi kopułami i rozstępowały się nagle na boki; wysyłały małe przejrzyste obłoczki, płasko rozwleczone przesłony i mgiełki, które owiewały nas na mgnienie oka i – zszarpane, skręcone, rozbite na

⁵ Przepadanie – nagła strata wysokości (od jednego do kilkudziesięciu metrów) wskutek przejścia samolotu przez strefę chłodnego prądu lub wskutek straty prędkości.

strzępki lub zwinięte spiralnie – pozostawały daleko w tyle na naszym szlaku.

Cień samolotu wspinał się na białe wzgórza, zataczał się na falach, przeskakiwał rozpadliny, błdził wśród mglistych woalów; gubił się za osłoniętymi od księżyca kopułami i pojawiał się znowu, to błądy, szary, daleki, to bliski, niemal czarny, ogromny i wyraźny. Pędził po wertepach i wybojach, ślizgał się po wydmach i diunach, zapadał w głąb i wypryskiwał niespodzianym krzywym łukiem tuż pod maszyną, zmienny, ruchliwy, zwinnie, elastyczny i rozciągliwy.

Naraz zginął. To otworzyła się przepaść w chmurach i światło księżyca lunęło w głąb nocy jak olbrzymi wodospad srebra. Ale zaraz odbił się od samego dna ciemnej otchłani i – jak korek z wody – wyskoczył na smugę obłoczków, co marszczyły się, rozwieszono luźną siecią między chmurami. Zaczepiał o ich łuski, drgał na chropowatej, nierównej powierzchni, aż dopadł mlecznej, gęstej ławicy i popłynął gładko dalej.

W pewnej chwili Zygmunt oświadczył, że mijamy Dijon. Góral sprawdził czas lotu i stan zbiorników, po czym zapytał strzelców, czy nie śpią. Odpowiedzieli kolejno, najpierw Bujak, potem Pryszyk, i znów zapadło milczenie.

Nabierałem teraz wysokości, bo o sto mil dalej na południo-wschód stała przed nami ściana Alp. Chmury rozchodziły się raz po raz, aż ustąpiły miejsca stadom wydłużonych, kłębiastych obłoków. Widać było ich granicę, poza którą leżała ciemna, aksamitna przestrzeń, bezbrzeżna jak granatowy ocean.

Ale na lewo w skos wyrósł z tego oceanu długi, poszarpany atol białego koralu i zabiegł nam drogę grzbiet Jury. Spiętrzał się, podnosił się coraz wyżej, jak grzebień fali pod wiatrem, i zdawał się iść ku nam z boku, spieniony, załamujący się u szczytu, jak na przyboju.

– To już Alpy? – spytał Bujak.

– Nie – powiedział Zygmunt. – Jak zobaczysz Alpy, to ci dopiero oko zbieleje.

– Podobnież Świętego Bednarda się ta największa góra nazywa – odezwał się Pryszyk. – Psiarnie tam założyli i fabryki świąjcarskiej czekulady. Ale kudy jeim do Wedla, nie? Przeważnie tylko ichni ser będzie lepszy niż nasz holenderski. A znów psy to w Żółty Wsi byli

uczone jak rabiny. Będziem koło tego Bednarda lecieć, panie kapitanie?

Zygmunt powiedział, że nie, ale może zobaczymy z daleka Mont Blanc. Nie ma tam wprawdzie ani psiarni, ani czekolady, ale za to Mont Blanc jest wyższy niż St. Bernard.

Potem rozmowa przechodzi na Włochy i na Turyn.

Nikt z załogi nie życzy źle makaroniarzom. Nie ma ani śladu tej zawziętości, która nas opanowuje, gdy lecimy bombardować Niemcy.

Bujak wspomina z westchnieniem, że w drodze z Rumunii przez Włochy do Francji pił doskonałą czarną kawę na dworcu w Turynie i zostawił tam nowiutki pilśniowy kapelusz.

– To już tera przepadł na amen – podrwiwa Pryszczyk. – Zbombiem go razem z tem dworcem.

Po chwili zaś pyta, co jeszcze „w tem Turyniu” warto bombardować.

– Fiata – mówi Koza.

Ta nazwa elektryzuje naszego tylnego strzelca.

– Rany Julek! Prawda!!

Ale i Fiata mu trochę żal, bo – zawsze to samochody, on zaś „z cywila” jest kierowcą.

Tymczasem pienisty atol Jury wszedł nam pod skrzydła i spłynął w tył. Zalśnił w dole Rodan, a na prawo księżyc wpadł do jeziora d’Anneey i rozpuszczał się w nim wielką błyszczącą plamą.

Zygmunt podał nowy kurs i lecieliśmy dalej nad fałdami Alp, coraz wyższych, jakby nam chciały zastąpić drogę.

Silniki pracowały równo i ciągnęły jak smoki. Niebo stało przejrzyste, głębokie, pełne gwiazd. Śniegi skrzyły się na turniach przed nami.

Wreszcie góry zaczęły opadać, a daleko, daleko zamajaczyło coś różowo jak tuman mgły stojącej nad ziemią o brzasku. Tam leżał Turyn.

Ale to, co wydawało nam się z początku mgłą, nie było nią wcale.

To był dym! Miasto płonęło. Zobaczyliśmy je całe w czerwonych pełganiach i migotach nad ognistą wstęgą Padu, odbijającą pożary. Zaledwie kilka czy może kilkanaście reflektorów błędziło po niebie, a krwawy opar dymów bił na osiem lub dziesięć tysięcy stóp w górę,

przeszywany gęsto ściegiem pocisków świetlnych artylerii przeciwlotniczej.

Samoloty idące przed nami zrzucały swój ładunek, zapalając coraz to nowe latarnie śmierci w obrębie miasta. Widać było wyraźnie ogromne, pomarańczowe wybuchy bomb kruszących i magnezjowe, błękitne zygzaki skaczące po ziemi jak błyskawice – zapalających. Raz po raz strzelały w górę snopy płomieni, rozżarzonych odłamków i rozprysków.

Zdajemy sobie sprawę z tego, co się dzieje w tym bombardowanym Turynie. Każdy z nas zapewne wspomina Warszawę z września roku 1939 i Londyn z czasów bitwy o Wielką Brytanię. Każdy z nas przeżył to na ziemi w takim czy innym mieście. Każdy widział szalejące olbrzymie jęzory ognia w przerażonych oknach bez ram i szyb; walące się dachy i ściany; ziemię rozstępującą się pod bombami i wyrzucane wysoko belki, kamienie, gruzy; poszarpane trupy ludzkie; zabite kobiety, pomiażdżone dzieci. Każdy słyszał przeraźliwy świst bomb spadających dokoła; wrzaski przerażenia, rozpaczliwe wołania ginących; wycie płonących żywcem; jęki rannych i ponury, groźny warkot silników nad głowami.

Dopóki sprawa jest z Niemcami, myśl o tym wszystkim wywołuje drapieżny uśmiech na twarze załogi. Teraz nikt się nie uśmiecha, bo Włosi jednak nie bombardowali Warszawy...

– Wiecie – mówi Bujak – nie mam pojęcia, co bym tym ludziom powiedział, gdyby nas tak zestrzelili... Gdybym wylądował na spadochronie w tym piekle, ja, jeden ze sprawców tego, co się tam dzieje...

Zygmunta aż poderwało.

– O zestrzeleniu możesz sobie gadać na ziemi, nie nad celem, idioto! A jak cię zestrzelą, no to się ukłoń i powiedz: Buona sera po włosku i sorry po angielsku, rozumiesz? Rzewniak, psiakrew!

– Reflektory z prawej – woła Bujak.

– A do cholery z reflektorami. I tak gówno zobaczą!

Istotnie reflektor musnął nas blado przez zasłonę dymów i skłonił się w inną stronę. Zygmunt przestał się złościć i wybierał cel.

Wypatrzył czarną, nieregularną plamę wśród płonących zgłiszcz i naprowadzał mnie sumiennie, bez pośpiechu, bo obrona jakby słabła i ogień nie był celny.

– W lewo... Jeszcze w lewo... Za dużo. W prawo... Tak jak teraz...

I – ciekną sekundy.

– Znosi nas w prawo. Jeszcze trochę: pięć stopni... trzy stopnie...
Dobra!

Lecę, blokując nogami ster boczny, ze wzrokiem utkwionym w żyrokompas, a cała załoga czeka w napięciu. Wszyscy przestali już myśleć o nieszczęsnych Włochach, o pożarach, o skutkach bombardowania: to, co mamy wykonać, sprowadza się w umyśle każdego z nas do proporcji doznań, jakie obejmujemy wzrokiem z kabiny samolotu. Zygmunt widzi tylko nitkę celownika, pod którą przesuwają się ciemna plama wśród blasków i ogników; ja widzę tylko przyrządy wskazujące odchylenia maszyny z prostej linii lotu; Góral skupia się, by nacisnąć wyłącznik – mały, gładki, błyszczący guzik, który zwolni bomby; pozostali czekają, zapatrzeni w dół: za chwilę zobaczą na czarnym tle celu błękitnobiałe zygzyki jak od wyładowań elektrycznych i ciemna plama powinna zniknąć, powinna zacząć pełgać, żarzyć się, jak wszystko tam w dole. To będzie znaczyło, że wykonaliśmy zadanie.

Śmierć, zniszczenie, wrzaski i wycia, łoskot i rumor walących się domów – nie dojdą naszych uszu. To będzie tak, jakby kto rozgrzebał patykiem wygasające ognisko. Spod popiołu wydostaną się nadwęglone gałązki, zateleją, zadymią i zapłoną. To wszystko, co zobaczymy.

Nasze bomby poszły punktualnie o wpół do dziesiątej, ale nie były ostatnimi, jakie tego wieczora spadły na Turyn. Idąc kursem powrotnym, długo jeszcze widzieliśmy pomarańczowe i magnezjowe błyski nad miastem, w którym był Fiat i pozostawiony przez zapomnienie kapelusz Józka Bujaka.

3. O kilka mil od brzegu

Na krótko przed świętami Bożego Narodzenia przyszła nominacja Górala na dowódcę dywizjonu. Ucieszyliśmy się serdecznie, a Bujak pierwszy raz w życiu wypił kieliszek whisky, potem jeszcze dwa, potem jeszcze kilka, potem duże piwo, potem znów whisky – i w ogóle – nic; jakby wodę złopał. Rozczarowaliśmy się. Żadnej pociechy nie ma z tego chłopca...

Za to Koza i Pryszyk zdemolowali Corner House i Góral musiał ich obu zamknąć zaraz na początku swego urzędowania.

Zygmunta brzuch bolał, więc pił dla poratowania zdrowia, ja zaś jako nowy skipper „L – jak Lucy” też musiałem dawać dobry przykład.

Potem kazali nam pojechać na urlop (w grudniu, psiakrew!), więc pożyczaliśmy od dobrych kolegów po parę funtów i wybraliśmy się z Zygmuntem do Londynu.

Potem były święta – już czwarte nie w Polsce, daleko od najdroższych. Święta, których zawsze się boję: jak je przeżyję z tymi myślami, z tymi wspomnieniami, z pytaniem, co się tam dzieje?... Ciężkie były i w tym roku. Bardzo ciężkie...

No i wróciliśmy na stację.

Był zimny, wilgotny wieczór. Wszystkie wiatry urwały się Panu Bogu i goniły po lotnisku. Łomotały po dachach, rozbijały się o szyby, huczały w kominkach, trzaskały drzwiami to z tej, to z tamtej strony. Coraz to inny przylatywał z chmur, pędząc przed sobą falę dżdżu albo siekąc mokrym śniegiem. Jeszcze nie zdążył się wylądować, gdy inny wpadał na niego z boku, walił nim o węgły budynków, wpędzał go w zaułki i do przedsionków, nabijał nim przewody kominowe i wytaczał się na lotnisko, żeby z całym impetem wyrznąć o hangary i baraki.

W kasynie wiało jak diabli, portiere przy oknach wypinały się i falowały, dym buchał z paleniska, a światła żarówek przygasaly, jakby cały dom przymykał oczy ze strachu.

Ktoś pisał list w kącie przy biurku, dwaj drzemali w fotelach, jakiś „nowy” czytał gazetę. Zresztą było pusto, nudno i smutno.

Przygnębiła nas ta atmosfera. – Życie jest cholerne – westchnął Zygmunt. Zgodziłem się z nim w zupełności i zamówiłem dwie podwójne whisky, bo do kolacji było jeszcze półtorej godziny. Wtem przyszedł Kędzierzawy. Powitaliśmy go z ulgą: nareszcie ktoś, od kogo można się dowiedzieć, co słyhać. Kelner bez pytania dodał trzecią szklankę, a Zygmunt „zagaił” otwartą papierośnicą:

– Chesterfielda?

Kazik usiadł, golnął whisky, wziął papierosa, zapalił i spojrzał na nas uważnie.

– O Bujaku wiecie?

– No? – uśmiechnął się Zygmunt zachęcająco.

Kędzierzawy niechętnie odwrócił głowę.

– Utonął – powiedział krótko.

Powiedział tak, że nie mogło być wątpliwości co do znaczenia tego słowa. Jak nożem pchnął: utonął! Ale Zygmunt nie uwierzył.

– Nie gadaj głupstw!

Kazik spojrzał na niego uważnie i potrząsnął głową.

– Dwudziestego szóstego – powiedział dobitnie. – W drugie święto. Wracali z Hamburga...

– Kto jeszcze? – zapytałem siląc się na zwykły ton.

– Tylko on jeden – odrzekł Kazik. – Polecieli z Góralek – taka zbierana załoga. Lejba, sierżant Reszke, Pryszczyk i Bujak. Tamtych uratowali, już są tutaj. A Bujak...

– Góralek jest? – przerwałem.

– Pojechał na jakąś odprawę. Ale jest Pryszczyk. W izbie chorych.

Wstaliśmy obaj z Zygmuntem.

– Nie spóźnijcie się na kolację – powiedział Kędzierzawy. – Będą kotlety wieprzowe.

Szliśmy przez wicher i deszcz ze śniegiem, zacinający w ciemności na rozmokłych trawnikach i ścieżkach. Zygmunt pomrukiwał przekleństwa:

– Żeby to jasna... Na urlop, psiakrew, wyjechać nie można, bo zaraz się coś takiego stanie...

– Głupi dowcip – powiedziałem rozdrażniony.

– Pewnie, że głupi. Może mam jeszcze dobre dowcipy, robić, kiedy ten biedak nie wrócił?

Wzruszyłem ramionami.

Jakiś samochód ogarnął nas światłem, podjechał do skraju drogi, zwolnił, stanął. Usłyszałem głos Górala:

– Herbert?

Wsiadliśmy i już razem podjechaliśmy do izby chorych. Góral opowiadał po drodze:

– Weszliśmy w taką pogodę, jak wtedy, w tym locie na Wilhelmshaven; pamiętacie tę burzę elektryczną? Tylko że tym razem jeszcze na dodatek obmarzaliśmy w chmurach. Radio, naturalnie, przestało działać, a nie było Kozy, żeby je zaczarował, tylko taki młody sierżant – Reszke. Potem jeszcze prawy silnik zaczął nawalać, więc zawróciliśmy, żeby po drodze spuścić bomby na jakiś inny cel. Traciliśmy wysokość, a oblodzenie wzrastało, bo lecieliśmy ciągle w chmurach. Nie wiem, gdzie tam te bomby spadły. Lejba mówił, że na Bremenhaven, ale to tylko teoretycznie, bośmy je rzucili przez chmury. Nad Holandią mieliśmy jeszcze dziesięć tysięcy stóp, ale nad morzem oblodziło nas tak, że już w połowie drogi wiedziałem, że nie dociągnę. Radio się jakoś uspokoiło. Nadawaliśmy SOS i ciągnęliśmy: na trzy tysiące, na dwa, na tysiąc... Wyszliśmy z chmur na wysokości ośmiuset stóp. Wtedy zaczęliśmy wyrzucać z maszyny wszystko, co było można, oprócz dinghy oczywiście. Niewiele to pomogło. Trzydzieści mil przed brzegiem mieliśmy już tylko sto pięćdziesiąt stóp. Wtedy wyrzuciliśmy radio. Deszcz lał i marzył na skrzydłach, na śmigłach, na szybach. Przez boczne okna widać było dużą falę, jak przewalała się ciężko pod nami, niosąc na szczycie wielki grzebień piany. Brrr!... Od samego widoku dreszcze mną trzęsły. Do tego wiatr: czterdzieści mil na godzinę. Wszyscy wiedzieli, że będziemy wodowali. Nikt nic nie mówił. Bujak przeszedł do kabiny nawigacyjnej i czekaliśmy...

Samochód zatrzymał się i Góral przerwał opowiadanie. Wysiedliśmy i potykając się w ciemności, namacaliśmy drzwi. Zimna sień, schody ledwie widoczne w martwym świetle niebieskiej żarówki, mdły zapach jodoformu... Powiało smętkiem, bolesnym wyczekiwaniem, nudą szpitalnych godzin.

Szliśmy wolno na górę; ja na końcu, walcząc z chęcią ucieczki od tego zapachu, od tej ciszy, nudy i od tego, o czym miałem dowiedzieć się jeszcze.

Życie naprawdę jest cholerne – pomyślałem. – Nie ma rady: trzeba przez to przejść...

Góral minął dwoje drzwi i otworzył trzecie. Buchnęło ciepłem i światłem. Z głośnika radiowego sypały się brawa i śmiechy: trywialny, zdarty jak podeszwa, płaski głos śpiewał idiotyczną piosenkę w koncercie „For the Forces”⁶. Pryszczyk, ubrany w barchanową pidżamę w różowe paski, królował na środkowym łóżku, obłożony ilustrowanymi tygodnikami, pomiędzy Basią świetliczanką a Kożą, którzy siedzieli na pustych łóżkach sąsiednich. Wszyscy troje byli uśmiechnięci, rozbawieni, wcale nie w takim nastroju, w jakim spodziewałem się ich zastać.

Dopiero na nasz widok Pryszczyk przywdział powagę na piegowatą twarz i jakby opuścił nieco nos, zadarty przedtem jak zwykle. Basia poprawiła nafiłczone włosy, zebrała na tacę jakieś filiżanki i talerze i niechętnie zabierała się do wyjścia mówiąc, że ma coś tam bardzo pilnego do załatwienia.

Koza przywitał się z nami w milczeniu i wyłączwszy radio, usunął się w nogi Pryszczycowego łóżka.

Spoglądali po sobie i po nas zmieszani jak uczniacy, którym przerwano zabawę i kazano odrobić nudną lekcję.

Zawisło między nami nieszczerze, niezręczne poczucie jakiejś winy, nie wiadomo wobec kogo popełnionej.

Pewnie myśleliśmy wszyscy o Bujaku, ale nie sposób było od tego zacząć, więc ja, zwracając się do świetliczanki, spytałem, jak się Pryszczyk sprawuje.

– O, bardzo dobrze, panie kapitanie – powiedziała gorliwie. – Tylko już chce wstawać.

– Bo mi nic w ogóle nie jest – wtrącił Pryszczyk. – A jak urlop, panie kapitanie?

– Dobrze, dziękuję.

I znów milczenie.

⁶ „For the Forces” (ang.) – Rozrywkowy program radiowy dla wojska.

– Palić tu można? – spytał Zygmunt.

Pryszczyk rzucił się do stolika przy łóżku.

– Jakie pan kapitan ma życzenie: Kamele? Tureckie? Kanadyjskie?

Zygmunt uśmiechnął się.

– Któż to was tak zaopatruje?

Pryszczyk się zaczerwienił, spojrział zerem w stronę świetliczanki, zamrugnął i rzekł:

– Nic podobnego, panie kapitanie, nikt mnie nie zapatruje, tylko jedna siostra mi w śpitalu dała. Mercedes się nazywa na imię... Jak pragnę Boga, Mercedes! No? Co ludzie nie wymyślą! Kobita żeby się nazywała jak wóz!

– Jak to jak wóz? – spytała świetliczanka.

– No, Mercedes. Także samo, jakby pannie Basi było na imię Opel albo Szewroleta.

Panna Basia poczuła się widocznie dotknięta, bo energicznie chwyciła odstawioną już tacę i kołysząc obfitymi biodrami, poszła załatwiać owe pilne sprawy.

Pryszczyk westchnął i pokręcił głową.

– Ciemna masa – powiedział na pół do siebie.

– Jakże to było z Bujakiem? – zapytał wreszcie Zygmunt tonem sztucznie konwersacyjnym.

Pryszczyk nabrał oddechu, ale spostrzegł się w porę, że pytanie było skierowane raczej do Górala niż do niego, więc tylko wyjął policzki i wydmuchnął powietrze przed siebie jak przy ciężkim westchnieniu. Góral zaś podjął opowiadanie w tym miejscu, w którym poprzednio je przerwał.

Mówił z początku rzeczowo, chłodno, jak o czymś, co zdarzyło się dawno i co nie dotyczyło nas blisko. Dopiero po kilku pierwszych zdaniach – może w miarę jak groźny, ponury obraz tej nocy uplastyczniał się w jego pamięci – wypadł z tonu obojętnej relacji. Może zresztą szum wiatru, który rozszalał się znowu za oknami i siekł ulewnym deszczem w szyby, uprzytomnił mu tamtą noc? A może po prostu nie potrafił w ten sposób mówić o tych przeżyciach, które przecież musiały wrazić mu się w pamięć nie tylko jako obraz i dźwięk, lecz również jako strach, wysiłek, cierpienie, żal i – bo ja wiem zresztą co jeszcze?

Niewiele tym uczuciom poświęcał uwagi, mówił raczej o faktach:

– Nie wiem, ile czasu upłynęło od chwili, w której wyrzuciliśmy radio. Może z dziesięć minut. Maszyna już przestawała słuchać sterów, więc trzeba było siadać. Udało mi się osadzić ją na grzbiecie dużej fali tak, że nawet nie było silnego wstrząsu. Lejba od razu wyrzucił dinghy i wylazł na skrzydło, za nim Bujak i Reszke, a ja na końcu. Maszyna się trzymała i nie tonęła, ale w deszczu i ciemności trudno było dostrzec cokolwiek, a szum wiatru i morza zagłuszał słowa. Zobaczyłem jednak dinghy tuż przy kadłubie za skrzydłem i widziałem, że dwaj z załogi już w niej siedzą. Chciałem podejść i przeskoczyć do nich, gdy przyszła ogromna fala i zmyła mnie w morze. Pryszczyk zdążył chwycić za sznury, kiedy dinghy niesiona tą falą przepływała obok niego. Zanim ja zdołałem do niej dopłynąć, była już z piętnaście jardów za ogonem maszyny. Wciągnęli mnie i dopiero wtedy okazało się, że nie ma Bujaka...

– Cośmy się go nawołali! – wtrącił Pryszczyk. – I świeciliśmy po morzu, i szukaliśmy, ale gdzie!

– Samolot tonął – mówił dalej Góral, patrząc teraz pomiędzy mnie i Zygmunta, jakby gdzieś daleko w ciemności, poza jasnymi ścianami tego pokoju, dostrzegał jeszcze sylwetkę maszyny coraz bardziej pogrążającej się we wzburzonych falach. – Samolot tonął i było bardzo ciemno, a nas zносиło coraz dalej z wiatrem. Stwierdziliśmy według mojego kompasu, że na południe. W dinghy było pełno wody. Lodowatej wody. Wiatr też był lodowaty, północny, a my przemoczeni. Zdawało mi się, że nie może być już zimniej: trząsałem się, dygotałem, szczęki bolały mnie od skurczu mięśni, ręce i nogi zdawały się obumierać, ziąb obejmował całe ciało i przenikał aż do wnętrzości. Ale po chwili zrobiło mi się jeszcze zimniej. Nie potrafię wam powiedzieć – jak. Podobnie czuli się wszyscy. Na domiar złego zaczęliśmy chorować wskutek kołysania na falach. Było mi tak niedobrze, iż to, że Bujak utonął, zaledwie dochodziło do mojej świadomości. Człowiek w takiej sytuacji troszczy się przede wszystkim o siebie i – jeżeli tak można powiedzieć – współczuje sobie samemu. W najlepszym razie tym, których ma obok, blisko. A Bujak... Cóż chcecie? On już pewno nie żył... Nie cierpiał. Nie było mu tak straszliwie zimno i nie rzygał...

Zastanowił się chwilę, a potem jakby powziął jakąś decyzję, dodał:

– To doprawdy niesłychane, do jakiego stopnia człowiek zależy od własnego przewodu pokarmowego. Silna wola, moralność, wiara, wszystkie uczucia ludzkie nie mają żadnego znaczenia wobec wymiotów. Myślę, że śmierć tego biedaka nikogo z nas wówczas nie dotknęła. Nikt z nas nie myślał o nim, nie troszczył się o niego szczerze, póki nie ustało to straszliwe kołysanie, wywracające trzewia, miotające nami tak, że musieliśmy trzymać się jeden drugiego, aby nie wypaść z dinghy. No i – jak wam mówiłem – było coraz zimniej. Coraz zimniej...

Skurczył się cały na wspomnienie tego zimna, a Pyszczyk podciągnął pod brodę koce, jakby lodowaty, mokry ziąb morskiego wichru owej grudniowej nocy jeszcze teraz przejął go dreszczem.

– Koło północy, w cztery godziny po wodowaniu, usłyszeliśmy warkot samolotu. Miałem w bucie pistolet Vereya, więc strzeliłem rakietę. Ale nie dostrzegli nas i wkrótce warkot się oddalił. Marzliśmy i kołysaliśmy się dalej, aż do świtu. Wtedy zobaczyliśmy brzeg, daleko na południu. Naturalnie przypuszczaliśmy, że to brzeg francuski. Ale brzeg – rozumiecie? – brzeg to było coś tak pożądanego, tak upragnionego, że niewola niemiecka na nim wydawała się drobnostką; nie liczyła się. Zaczęliśmy wiosłować. Wiatr gnał nas w tamtą stronę. Nadzieja – nie: pewność, że staniemy na lądzie, dodawała nam sił. Zjedliśmy „żelazną” porcję żywności i wiosłowaliśmy, czym kto mógł. W południe, gdy byliśmy w odległości trzech mil od brzegu, Lejba nagle narobił wrzasku: „Stać! Stać, bo nam dinghy przedziurawi!” Okazało się, że dopłynęliśmy do przegrody przeciw okrętom podwodnym. Tworzyły ją zakotwiczone boje, połączone łańcuchami, w których tkwiły ogromne kolce żelazne. Trzeba było ominąć tę przeszkodę, co nas kosztowało wiele wysiłku, bo musieliśmy płynąć wzdłuż barażu, a wiatr pchał nas prostopadle do kolczastych łańcuchów. Rzeczywiście mogły rozedrzeć gumową dinghy, a wtedy... wątpię, czy zdołalibyśmy się uratować. Po upływie półgodziny znaleźliśmy przerwę i skierowaliśmy się znów ku brzegowi. Ale teraz jakoś bardzo wolno posuwaliśmy się naprzód. Co prawda, byliśmy już bardzo zmęczeni. Nie to jednak było przyczyną, że dinghy w końcu

zupełnie przestała zbliżać się do tego wymarzonego brzegu, choć i wiatr nam pomagał. Zaczął się odpływ.

– O rany. – westchnął Koza.

Pryszczyk spozjrzał na niego z wyższością, a Góral uśmiechnął się przelotnie.

– Wiesz – zwrócił się do mnie – wtedy przyszło mi na myśl, że przecież zawsze na filmie i w awanturycznej powieści – jak brzeg jest tak blisko, to już happy end. Powinny być jakieś łodzie rybackie, ludzie i tak dalej. Byliśmy nastawieni według tej reguły, a tu nic podobnego. Dwie mile to okazuje się kawał drogi. Łodzi ani śladu, a ludzie – nie, o dwie mile od lądu, ze wzburzonego morza nie widać ludzi. Ten ląd wydał się nam skalistą pustynią. Przestaliśmy wierzyć, że tam jest ktokolwiek. O dwie mile od lądu można utonąć równie dobrze, jak o dwieście mil. Równie bez świadków, nawet w biały dzień.

Strząsnął popiół z papierosa i przez chwilę śledził wzrokiem błękitną smużkę dymu, która drgała lekko i rozpierzchała się na cienkie, pokręcone pasemka nad kloszem stojącej lampy.

– Strasznie słaby jest człowiek – powiedział Koza. I tyle może wytrzymać!

Pryszczyk przytaknął z przejęciem:

– Wiadomo!

– Odpływ znosił nas znów na tę koleczastą przegrodę – mówił dalej Góral – i trzeba było wyteńczyć siły, żeby dowiosłować do przerwy, którą wpłynęliśmy przed godziną. Wyrzuciło nas znów na pełne morze i – choć dwóch z nas ciągle wiosłowało – oddalaliśmy się od brzegu coraz bardziej. Reszka, najwyższy z nas, stał podtrzymywany przez Lejbę i machał tarczą sygnałową, kiedy nas wynosiło na grzbiety fal. Ale to nie pomagało. Gdyby nie słońce i nie Pryszczyk, pewnie by nas diabli wzięli...

Spozrzeliśmy na Pryszczyka, który poczerwieniał z zadowolenia i usiłował robić obojętną czy też skromną minę, osiągając ten efekt przez zaciskanie ust i zezowanie w kierunku czubka własnego nosa.

– Powiedźże, coś wymyślił – zachęcił go Koza.

Pryszczyk łypnął na nas, podrapał się za uchem i zwracając się jak zwykle do któregoś z nas dwóch, to jest do Zygmunta lub do mnie, jak zwykle zaczął:

– Nic podobnego, panie kapitanie; nic w ogóle nie wymyśliłem, tylko właśnie, jak pan kapitan powiedział, słońce wyszło, to myślę: będziem zajączki puszczać.

– Zajączki? – spytał Zygmunt.

– No tak, bośmy kornebif wtrząchli i puszki się nam zostali.

Spojrzeliliśmy z Zygmuntem na siebie trochę bezradnie. Cornedbeef – słońce – zajączki?...

– Jakżeście to robili z tymi zajączkami? – zainteresowaliśmy razem.

W spojrzeniu Pryszczyka zabłysło podejrzenie, że robimy z niego wariata, ale przemógł widocznie tę obawę i wyjaśnił cierpliwie:

– Bo nikt lusterka nie miał, panie kapitanie.

To nas dobiło; nikt nie miał lusterka! Ludzie!

Koza przyszedł nam z pomocą.

– Pan kapitan wie, co to są zajączki? – zapytał Zygmunta.

Zygmunt zrejterował za mnie:

– Herbert wie na pewno; ja nie jestem myśliwy.

Koza się uśmiechnął.

– Zajączki to są odbicia słońca w lusterku – wyjaśnił.

– No, przecie mówię – wtrącił się Pryszczyk. – Tylko nikt nie miał lusterka, więc, mówię, wezmę te puszki blaszane po kornebif te i tyż będzie. I zaczęłem świecić do tego brzegu. Z godzinę świeciłem, zaczęm zobaczyli. Już byliśmy – gdzie! – od lądu... Ale – patrzeć – świecą do nas. I zara pan porucznik zaznacza, że lajfbot płynie, a Reszke mówi, powiada: „Morsem spicz⁷ do nas ten lajfbot⁸ trzyma”. Że, powiada, „koming for reskiu”⁹. I faktycznie przyjechała motorówka, ale co dalej, to już nie wiem, bo podobnież zemglałem, a także samo Reszkie i pan porucznik, tylko pan kapitan nie.

– Dalej było bardzo „pochyło” – podjął Góral. – Wprawdzie, jak tylko z łodzi ratunkowej odpowiedziano na nasze sygnały, okazało się, że – wbrew poprzednim przypuszczeniom – jesteśmy u brzegów Anglii, a nie Francji, ale byliśmy tak przemarznięci, że „duch z nas

⁷ Speech (ang.) – mowa.

⁸ Lifeboat (ang.) – Łódź ratunkowa.

⁹ Corning for rescue (ang.) – idę na ratunek.

ulatywał”. Żeby go zatrzymać, poczciwi marynarze brytyjscy, nasi zbawcy, wleli każdemu do gardła po szklance rumu, a potem zaczęli nas rozcierać. Mało mi skóry nie zdarli, a przecież ze mną mieli jeszcze najmniej roboty. Reszke dostał drugą szklankę rumu i dopiero wtedy zaczął dawać znaki życia. Lejba wprawdzie oprzytomniał prędko, ale trząsał się jeszcze po gorącej kąpieli w szpitalu, dokąd nas zawieźli po wylądowaniu. No a Pryszczyk wyłopał trzy szklance i zdawało się, że nawet to nie skłoni jego ducha do pozostania w ziemskiej powłoce. Ta ziemska powłoka w łodzi była sinofioletowa, więc tarli ją bez ustanku, ale to nic nie pomagało. Tarli go nadal na brzegu, w strażnicy ratunkowej i nic: jak był fioletowy, tak został. Ułożyli go w sanitarce razem z nami i powieźli nas do tego szpitala. W drodze nikt go nie tarł, ale widocznie ta trzecia szklanka zaczęła działać, bo Pryszczyk z fioletu zaczął przechodzić w purpurę, potem w różowość i wreszcie o własnych siłach usiadł na noszach. Humor miał też różowy, czemu nie można się dziwić. Ale szpitala nie zdemolował; przeciwnie: zachował się tam tak po rycersku, że wszystkie siostry „pograżył”, jak powiada Sienkiewicz. No a Mercedes...

– To ta od papierosów? – wtrącił Zygmunt. – Rozumiem...

Pryszczyk niespokojnie obrzucił wzrokiem izbę i stwierdziwszy – jak się zdaje – nieobecność świetliczanki chrząknął, przyglądził sterczące włosy nad czołem, po czym – znanym już sposobem przywdziawszy na twarz maskę skromności – wyjaśnił:

– Nic podobnego, panie kapitanie, tylko faktycznie ta dana Mercedes jak mnie zobaczyła, to jeszcze z drugą chciały mnie na wózek sadzać, że do windy mnie zawieją. No to ja mówię: „O pardą, miss, not mi, bat aj”. Sam ją na ten wózek posadziłem i zapycham z nią w gaciach przez korytarz. Trochę mi się nogi po tem rumie pętały, więc siostra pietra miała, ale owszem, leguralnie ją dowiozłem, tylkośmy jednego saniteta przejechali na zakręcie. Jeszcze po te drugie chciałem się nazad z powrotem wrócić, ale mi nie dała, bo, powiada, że to jest against regulation¹⁰.

¹⁰ Wbrew regulaminowi (ang.).

Uśmiechnąłem się. Pryszczyk zawsze był rycerski dla dam i nie wątpię, że spora część famy, jaka nas tu w tym względzie otacza, jest jego zasługą. Ale w tej chwili myśl moja wróciła do Bujaka. Co się z nim działo w ciągu tych sekund czy minut, podczas których tamci, spychani wiatrem, oddalali się w gumowej łódce? Jak ginął? Czy bardzo cierpiał? Ile przeżył rozpacz i zgrozy w tę ciemną noc, kostniejąc w lodowatej wodzie, zalewany przez fale, samotny, zachłyśnięty krzykiem o ratunek? Czy rozumiał, co zaszło, czy też przypuszczał, że tamci z tchórzostwa pozostawili go samego, troszcząc się tylko o siebie?

Przed oczyma stanęła mi jego młoda twarz; otwarta, jasna, pogodna twarz dzielnego chłopca, który ufał ludziom, odważnie zaglądał śmierci w oczy i wierzył, że na pewno wróci do Polski.

To musiał być jeden z ostatnich jego lotów bojowych, bo zaczęli je razem z Górale, a Góralowi pozostał teraz tylko jeden do odbycia. Potem mieli obaj przejść do innej, ziemnej służby w lotnictwie: do operation, do szkolenia, do sztabu – przynajmniej na pół roku albo na rok.

Tamten nie zdążył. Nie ma go już. A ci, którzy uratowali się z tej przygody – nawet Pryszczyk, ba – nawet Góral! – już przeszli do porządku nad jego śmiercią. Nie odpowiedzieli na pytanie: „Jak to było z Bujakiem?”; opowiadali o własnych cierpieniach i doznaniach, o własnym ratunku, o swoim zwycięstwie nad losem, o sobie, nie o nim.

Jego własna załoga, my wszyscy, wspomnimy go może jeszcze parę razy i przyjdzie nowy przedni strzelec na „L – jak Lucy”, a Bujak utonie w pamięci, jak utonął w tym czarnym, wzburzonym morzu o kilka mil od brzegu.

Na próżno powtarzałem sobie, że taka już jest kolej rzeczy; że nasz smutek nic by mu nie pomógł; że w lotnictwie żal po poległych może być głęboki, ale musi być krótki; że inaczej nie starczyłoby nam sił do dalszej walki... W tej chwili Góral, Koza i Pryszczyk wydali mi się płascy, bezduszni, obojętni, naprawdę bez serca! Oni już go odżałowali – jego, najlepszego z nas wszystkich; może najbardziej wartościowego z całego dywizjonu...

Jeden tylko Zygmunt był przygnębiony. On jeden teraz zapewne myślał podobnie jak ja.

– Chodźmy – powiedziałem nagle, zwracając się tylko do niego.

Góral wstał razem z nami.

– Czas na kolację – powiedział, spoglądając na zegarek.

To mnie zupełnie wyprowadziło z równowagi.

– A tak – zgrzytnąłem zębami, hamując wybuch.

I dodałem, akcentując każde słowo:

– Będą kotlety wieprzowe, psiakrew!

Zdaje się, że trzasnąłem drzwiami, nie pożegnawszy się z nikim. Zbiegłem po schodach, wyszedłem przed barak i – nie widząc nic w ciemności – stanąłem, niepewny, w którą mam iść stronę.

Stałem tak dobrą chwilę, zapinając płaszcz, bo zimny wicher omal nie zerwał mi go z ramion. Deszcz ustał, gwiazdy świeciły tu i ówdzie między rozpedzonymi chmurami. Usłyszałem gdzieś blisko buczenie rozrusznika w samochodzie.

Prawda, przyjechaliśmy przecież z Góralem...

Wtem ktoś za mną zaświecił latarką i poczułem dłoń na ramieniu.

– To ty, Herbert? – spytał Góral.

Nie odpowiedziałem i ruszyłem przed siebie. Ale on ujął mnie pod ramię.

– Przestań, stary – powiedział zmienionym głosem. – Mnie było jeszcze gorzej: on utonął może o parę metrów ode mnie. Ja go nie znalazłem. Ja mu nie zdołałem pomóc, rozumiesz?...

Wiatr zawył przeciągle. Zdawało mi się, że w tym wyciu słyszę szloch.

Poszliśmy na te kotlety.

4. Missing¹¹

Od czasu ostatniej wyprawy na Hamburg, zakończonej przymusowym wodowaniem na Morzu Północnym u wybrzeży Norfolk, Góral przestał latać. Przez pewien czas nikt nie zwracał na to szczególnej uwagi, zwłaszcza że zmiany w składzie załóg, zmniejszonych do pięciu ludzi w każdej, wypadły tak, iż Góral właściwie swojej załogi nie miał.

My dostaliśmy na miejsce Bujaka porucznika B., popularnie zwanego Lejbą. Pełnił on w tym nowym składzie funkcje przedniego strzelca i drugiego pilota.

Ucieszyliśmy się wszyscy z tego towarzysza, bo mógł się nam – jako starej załodze – dostać jakiś świeżo wyszkolony fresher¹², co zawsze przez pewien czas utrudnia pracę w powietrzu, póki „nowy” nie nauczy się zwyczajów, nie oswoi się ze sprzętem, nie nabierze rutyny i nie opanuje nerwów, dostrajając się do reszty. Bywa i tak, że fresher w ogóle nie może zgrać się z załogą.

Uniknęliśmy tej klęski: Lejba nie był nigdy pilotem wytrawnym, asem; ale latał już dobre kilka lat przed, wojną w Pułku Krakowskim; był spokojny, nawet flegmatyczny, a poza nigdy nie ugaszonym pragnieniem piwa (które lał w siebie przy każdej okazji, i bez okazji, skąd owo przezwisko – Lejba) oraz poza nieposkromionym apetytem – odznaczał się również znakomitym wzrokiem, jak nasz dawny przedni strzelec, nieodżałowany Bujak. Dzięki temu jastrzębiemu wzrokowi Lejba wypatrywał kilka niemieckich okrętów podwodnych i przyczynił się do ich zatopienia, kiedy nasz dywizjon „odpoczywał” w sierpniu roku ubiegłego w Coastal Command.

Jakkolwiek Lejba ma wzrok jastrzębi, z reszty do jastrzębia podobny nie jest. Już prędzej do pączka w maśle; do pączka ozdobionego przystrzyżonymi krótko wąsikami. Lejba wierzy w tradycję, ma zaufanie do uczciwej polityki brytyjskiej i nie wątpi, że wygramy wojnę i pokój wraz z Anglikami. Do latania odnosi się

¹¹ Missing (ang.) – zaginiony.

¹² Fresher (ang.) – nowicjusz.

mniej więcej obojętnie: trzeba? – poleci; nie trzeba? – to nie. Ani go to ziębi, ani grzeje.

Zrobiliśmy z nim Boulogne, St. Omer i jeszcze dwa cele w Holandii, po czym kilkakrotnie lataliśmy na minowanie. Jakoś szczęśliwie wszystkie załogi wracały z tych wypraw. Co prawda, nie były to wyprawy dalekie i niebezpieczne.

Góral w żadnej z nich nie wziął udziału!

Jako dowódca dywizjonu miał oczywiście prawo lecieć lub nie. Miał za sobą tyle i takich wypraw, że nikt go nie mógł posądzać o oszczędzanie siebie kosztem innych. Ale przecież w końcu zaczęto robić uwagi na ten temat.

Stacja lotnicza, położona gdzieś na uboczu, daleko od większego miasta, prędzej czy później staje się partykularzem, podwórkiem, na którym z domysłów lub niewinnych nawet uwag powstają plotki jak w małym prowincjonalnym miasteczku.

Nie wszyscy „skrzydlaci bohaterowie” myślą ciągle wyłącznie o walce z wrogiem i wyzwoleniu ojczyzny. Większość z nas między jedną a drugą wyprawą nudzi się śmiertelnie. Każdy ma swoje zgrzyoty, humory, okresy depresji. Wbrew temu, co sobie wyobrażają ludzie postronni, którzy o nas wiedzą zaledwie tyle, ile podają komunikaty Air Ministry lub bujdy ogłaszane w gazetach przez jakiegoś bubka mianującego się pompatycznie „wojennym korespondentem lotniczym”, nie trwamy w nieustannym uniesieniu bojowym.

Jesteśmy ludźmi; w wielu wypadkach bardzo przeciętnymi ludźmi, jeśli chodzi o intelekt, o zamiłowania, zainteresowania, o wszystko to, co stanowi życie codzienne.

Ta codzienność – na szczęście zresztą – to nie same tylko emocje, przygody i bohaterskie czyny. Na szczęście, bo nikt by tego nie wytrzymał.

Jeden ze współczesnych naszych poetów zauważył słusznie, że „ojczyzna składa się także z kielbasy”. „Kielbasa” w naszym życiu odgrywa rolę większą (nie twierdzę, że ważniejszą) i zajmuje więcej czasu, niż się przypuszcza. Jest to równie zrozumiałe i naturalne jak fakt, że róża oprócz kwiatów ma również korzenie, łodygę i liście. A także – kolce...

Więc gdy Góral nie poleciał znów na Rouen, ktoś zrobił złośliwą uwagę, że od czasu wyprawy na St. Nazaire Góral dowodzi dywizjonem, a Góralem – Lordówna. Aluzja była przejrzysta: po powrocie z bombardowania tego portu Góral się zaręczył. Lucy, która miała wyjechać na Bliski Wschód, została w Anglii, nadal patrolując dywizjonowi jako chrzestna matka, a ślub miał się odbyć wkrótce.

– Ona mu nie pozwala latać – szeptali jedni.

– Ale gdzie tam! – mówili najwytrwalsi wielbiciele Lucy. – To on się rozmyślił: ślub ma być, jak skończy loty operacyjne, a został mu tylko jeden. Zobaczycie, że się to rozchwieje.

Na następną wyprawę – tym razem na La Palisse – Góral znów nie poleciał.

Wszystkie załogi wróciły i – zrodził się nowy pogląd.

– Jasna rzecz: nie lata, żeby jak najdłużej utrzymać się przy dowodzeniu dywizjonem. Cóż chcecie? Nie pójdzie przecież wyżej bez kilkumiesięcznego stażu na tym stanowisku; a jak odbębni ten jeden lot, co mu zostało, musi ustąpić komu innemu. Stara się, jak może.

To ostatnie było niewątpliwie prawdą: Góral „starał się”. Był dobrym dowódcą; lepszym, niż można się było tego spodziewać, gdy się go znało dawniej, jeszcze w pułku.

Pamiętałem go dobrze z owych czasów. Dowodził ostatnio plutonem łącznikowym samolotów R-XIII. To były graty równie nieprzydatne w nowoczesnej wojnie, jak lance i szable przeciw czołgom. Dowodzenie tymi plutonami i eskadrami łącznikowymi nie dawało ani pola do popisu, ani satysfakcji osobistej. Każdy zdawał sobie sprawę, że R-XIII jest samolotem, który może służyć tylko do fikcyjnego powiększania siły naszego lotnictwa na wykazach i zestawieniach. Że właściwie nie liczy się naprawdę. Że to, czego można z nim dokonać podczas ćwiczeń i manewrów, nie będzie możliwe w warunkach wojennych. Nikt z nas nie traktował serio plutonów łącznikowych i Góral nie traktował serio swojego dowodzenia takim plutonem. Zapewne dlatego nie „starał się”. Nie miał też opinii wybitnego oficera i dowódcy, co nie znaczy jednak, żeby był gorszy niż inni.

Nie wiem, jak się spisywał podczas kampanii wrześniowej w Polsce. Jakoś nie spotkałem go wtedy. Ale przypuszczam, że robił,

co mógł, jak każdy z nas. Niewiele zapewne mógł zdziałać ze swymi łącznikówkami o prędkości stu sześćdziesięciu kilometrów na godzinę, uzbrojonymi w jeden karabin maszynowy, tylko dla obserwatora...

Zawsze był dobrym kolegą, zawsze był gotów do zabawy, nie stronił od kieliszka i od kart, a zmienne szczęście w grze wynagradzał mu los niezmiennym powodzeniem u kobiet wszystkich kategorii. Żadna z nich – o ile wiem – nie zdołała go zająć na czas długi. Żadnej nie traktował na serio, podobnie jak nie przejmował się zbytnio swoim plutonem łącznikowym.

Dopiero dowództwo eskadry, a później dywizjonu bombowego tutaj potraktował inaczej. Dopiero sentyment, a później miłość dla Lucy zmieniły go pod wieloma względami.

Tak, to prawda: starał się. Wszyscy to widzieli, a dywizjon pod jego dowództwem pracował sprawniej niż kiedykolwiek, osiągając bardzo dobre wyniki. Dostaliśmy jedną i drugą pochwałę w rozkazie angielskim; depezę gratulacyjną od Air Ministry po Rouen i słowa uznania od Bomber Command¹³.

Ponieważ wszystkie te cytacje szły do rozkazu dziennego w redakcji Górala i nie było w nich ani słowa o nim samym, postanowiliśmy z Zygmuntem, że my udzielimy pochwały Góralowi.

Któregoś dnia po lunchu przydybaliśmy go przy czarnej kawie w palarni i Zygmunt oświadczył:

– No, mój kochany, co z ciebie wyrosło! Łajza byłeś w pułku i w ogóle, a tu – sam rozumiesz, tego... Jednym słowem muszę ci powiedzieć, że obaj z Herbertem zadowoleni z ciebie jesteśmy jak cholera!

Góral trochę się zmieszał, ale widać było, że mu jest przyjemnie.

Lejba, który drzemał obok nas w fotelu nad wypróznionym kuflem stoutu¹⁴, ocknął się i powiedział z sennym uśmiechem:

– Rzeczywiście.

– Co rzeczywiście? – spytał Zygmunt podejrzliwie.

– Rzeczywiście – wyjaśnił Lejba nie śpiesząc się – Staszek był łajza. Jeszcze gorsza ode mnie.

¹³ Bomber Command (ang.) – Dowództwo Lotnictwa Bombardującego.

¹⁴ Stout (ang.) – porter, mocne ciemne piwo.

– Już co to, to nie – odparł Zygmunt. – Drugiej takiej łąjzy jak ty nie było w całym lotnictwie. Tylko że tyś się nie zmienił.

– Ja myślę... – zaczął Lejba, ale Zygmunt mu przerwał:

– Źle robisz: nie myśl; to nie jest dla ciebie zajęcie.

– Przestań – skrzywił się tamten. – Zawsze, jak tak prędko mówisz, to same niedorzeczności. Ja myślę, skąd w nim taka zmiana...

Mimo woli spojrzeliśmy obaj na Górala. Skąd w nim ta zmiana?

– No, wytłumacz się – zażądał Zygmunt z miną prokuratora. – Geneza, rozumiesz, analiza psychologiczna, przesłanki, wnioski i tam dalej. Więc?

Góral ostrożnie odstawił filiżankę i położył mi dłoń na ramieniu, jakby sprzymierzał się ze mną przeciw Zygmuntowi, co do którego nigdy nie można było mieć pewności, czy kpi, czy o drogę pyta.

– To jest, widzicie, tak – powiedział – jak na wycieczce narciarskiej. Jeździsz na nartach, Zygmunt?

Zygmunt zmarszczywszy brwi popatrzył na niego od stóp do głów i z powrotem.

– Zwariowałaś?! Ja mam żonę, dzieci i prawie sto kilo żywej wagi!

– Nic nie szkodzi – odparł Góral z pewnym roztargnieniem i pomijając już uwagę Zygmunta, że „jak komu”, zwrócił się wprost do mnie: – Wiesz, jak to jest, kiedy idziesz w szeregu na końcu: zostajesz w tyle, dopędzasz; trochę cię irytuje, że tempo raz za wolne, raz za prędkie; ale w gruncie rzeczy nie przejmujesz się; łąjza jesteś, bo niech się martwi ten, co prowadzi. Śnieg ubity, droga przetarta: nie zabłądzisz i nie ma co się wysilać. Ale niech ciebie postawią na czele, niech tobie każą prowadzić, wtedy zaczynasz pracować. Pracować za siebie i za tę łąjzję na końcu.

Zygmunt spojrział na mnie pytająco, ukazując odgiętym kciukiem w stronę Lejby, ale jakoś zdołałem go powstrzymać.

– I żebyś zapadał w śnieg nawet po kolana, idziesz wtedy inaczej, z inną energią. Rezygnujesz z wygody, męczysz się bardziej niż inni, ale ci z tym dobrze. Czujesz, że warto. Wiesz, że na tobie polegają, „starasz się”. Bo ty wybierasz drogę, ty nadajesz tempo, ty masz doprowadzić wszystkich do zjazdu, najlepiej jak potrafisz.

Mówił z przekonaniem, szczerze, tak jak myślał; tak jak się mówi, będąc pewnym, że mówi – się do przyjaciół. Lecz – nieświadomie

zapewne – potwierdzał to, co krążyło dokoła niego, co kiełkowało w domysłach, w półsłówkach, w półzartach; to, co zaczynało stawać się atmosferą otaczającą go w dywizjonie.

Po tej rozmowie, kiedy zostaliśmy tylko we dwóch, Zygmunt długo w sobie coś ważył, a w końcu, zgasiwszy obcasem niedopałek papierosa na dywanie, zagadnął: – Jak myślisz, stary, co to wszystko znaczy? Wiedziałem, co ma na myśli, ale udałem, że nie rozumiem, a on nie zdecydował się jakoś na wyjaśnienie i tak zostało to między nami nie rozstrzygnięte i nie domówione, jak przeszkoda, o którą potykaliśmy się obaj, ale której żaden z nas nie mógł namacać w ciemności.

Sam starałem się rozwiązać to zagadnienie, ponieważ przewidywałem, że prędzej czy później zacznie ono nabrzmiewać i puchnąć w naszym ciasnym światku, jak wrzód, który powstaje z drobnego zadrażnienia, jeśli się go nie zauważy i nie oczyści w porę.

Próbowałem spojrzeć na całą tę sprawę z punktu widzenia innych kolegów: jak na przykład myślał o tym Baca, który – być może – zostanie następnym dowódcą dywizjonu? Albo taki sobie zwyczajny Kaczor, Doggy czy Sweet-Franio?

Hm... Sweet-Franio.

Powiedział kiedyś w przystępie szczerości, że jeżeli się komuś zdaje, że latanie w nocy nad terytorium nieprzyjaciela jest zabawne, to niech sam popróbuje. Cholera, nie robota. Potem jeszcze jakiś matoł napisze, jak to dzielna załoga nic sobie nie robi z artylerii i z myśliwców, lecz w patriotycznej ekstazie doznaje uczuć bardzo wspaniałych. A o tym, jak wszyscy portkami trzęsą, ani słowa! Takiemu się zdaje, że my byśmy latali a latali. I jeszcze nas zachęca w ślicznym wierszyku: „Za mało – powiada – bomb! Po nowy ładunek wróć!” A wróć sam; zobacz, jak to jest po sześciu albo ośmiu godzinach takiego lotu!

– Tak, Sweet-Franio mówił szczerze, ale to było w okresie, kiedy lataliśmy noc w noc i kiedy mieliśmy duże straty.

Natomiast kiedy indziej, po tygodniu niepogody i bezczynności, dostał takiego splinu, że zrobił się po prostu nieznośny: wszystko go nudziło; nawet w brydza już nie grał. Więcej – ten donżuan, pogromca

serc niewieścich w całym Newarku (pięć tysięcy mieszkańców!) – oświadczył, że już nawet „tego” ma dosyć. „Tego” i w ogóle wszystkiego. Że życie jest głupie; idiotycznie głupie, puste i nudne „jak flaki z olejem”. Wszyscy zresztą byli wtedy rozklejeni, kłótlivi, posępni.

Któregoś rana wyjrzało wreszcie słońce, ale i to pomogło tylko niektórym. Do tych należał Zygmunt: wstał rześki, wykapał się, wyszczotkował włosy, włożył świeżą koszulę, starannie zawiązał krawat, nawet buciki wyczyścił i w lansadach podążył na śniadanie.

W jadalni było jeszcze prawie pusto: dwaj czy trzej Anglicy jedli fasolę i kielbaski, a pod oknem siedział Sweet-Franio nad stygnącą kawą. Zygmunt, przychylnie nastrojony do całego świata i usposobiony towarzysko, skierował się pod okno. Energicznie odsunął krzesło, zatarł ręce i rzekł:

– Dzień dobry, Franiu. Smacznego.

Ale Franiowi swobodny, żwawy ton Zygmunta wydał się zwyczajną prowokacją. Skrzywił się tedy niemiłosiernie, zasłonił uszy dłońmi i tonem cierpiącej ofiary jęknął:

– Ooodwał się, do ciężkiej choleeery, czego się czepiasz?...

Tegoż dnia zapowiedziano na wieczór wyprawę i nagle wszystkim się humor poprawił. Nawet Kaczor przestał zgrzytać zębami na Inspektorat, Rząd i emigrację, które to instytucje – jak nas wielokrotnie informował – tuczą się jego, Kaczora (i naszą) sławą, podczas gdy on, Kaczor (i my) ginimy, bijąc się za wszystkich, co tu przyjechali. Nawet Doggy ogolił trzydniową brodę (żeby się Niemkom podobać na wypadek przymusowego lądowania – jak utrzymywał Zygmunt). Nawet Baca oderwał się od obliczeń, ile razy minął go już awans...

Polecieli, zrębali coś tam w Ruhrze i wrócili wesoło, „jak stado skowronków” – według porównania zaczerpniętego z najświeższego sonetu Kozy. A przecież wyprawa nie należała do łatwych. Niewątpliwie każdy z nich przeżył chwilę strachu; niejedna załoga myślała, że to już koniec... Ale narkotyk podziałał.

Loty operacyjne są takim narkotykiem. Dla większości zapewne przykrzym w użyciu. Przeciwnym instynktowi samozachowawczemu.

Zabójczym dla nerwów niektórych. Ale – po pewnym czasie – równie koniecznym, jak alkohol staje się konieczny dla nałogowego pijaka.

Jeśli kto nie ma w życiu innego nałogu, innej pasji o równie wielkiej skali emocji jak lot bojowy – pasji, którą można przeciwstawić temu narkotykowi lub go nią zastąpić – jest zgubiony. Cóż mu bowiem zastąpi przeżycia walki lotniczej? Gdzie znajdzie ten dreszcz, którego się boi, ale który jest mu potrzebny? Który przeraża, ale i pociąga? W jakiej innej dziedzinie człowiek o przeciętnych zdolnościach, który nie jest szczególnie utalentowany, nie posiada wiedzy specjalnej, nie jest ani artystą, ani wynalazcą, ani twórcą, ani złoczyńcą – znajdzie to, co mu daje lotnictwo w czasie wojny? Jaka inna praca da mu poczucie takiej mocy, przyniesie mu taki rozgłos, zapewni mu prawo do takiej dumy?

Wątpię, czy Merkury po powrocie do cywila sprzedawałby nadal szewioty, gdyby nie był zginął wraz z „Genowefą”. Nie wierzę, by Sweet-Franio został po wojnie potulnym urzędnikiem któreś tam kategorii. Nie umiem sobie wyobrazić Kaczora w roli nauczyciela arytmetyki albo Bacy jako właściciela hoteliku w Limanowej. Co więcej, obawiam się, żaden z nich po odbyciu lotów operacyjnych nie będzie czuł się dobrze jako oficer ewidencji personalnej czy też referent statystyczny w Komendzie Uzuppełnień w Blackpoolu...

Praca bojowa nie jest rozkoszą, ale ma pewien urok. Otacza ją nimb bohaterstwa wobec postronnych, bez względu na to, kto są ci postronni i do jakiego stopnia zdają sobie sprawę z jej istoty; bez względu na to, czy się na tym znają, czy nie. Jakkolwiek często irytują nas oficjalne i nieoficjalne wypowiedzi na ten temat, zbyt natarczywe, zdumiewająco naiwne i wygłaszane z patosem, to jednak i one odgrywają pewną rolę w życiu wielu spośród nas. Nie wiem, czy ci, których najbardziej one złoszczą, nie byłiby rozgoryczeni, jeśli zaprzestano by je wygłaszać.

Większość z nas drogo płaci za tę sławę, która otacza lotnictwo. Nie mówię już o tych, którzy płacą ranami lub życiem, lecz o tych właśnie „przeciętnych”, którzy fizycznie wychodzą cało, ale którym nie pozostaje w życiu już nic więcej. O tych, którzy doznali największych emocji i bądź zostali znieczuleni na wszystko, co nie sięga tej skali, bądź też oczekują rekompensaty za poniesione trudy, cierpienia

i niebezpieczeństwa. Rekompensaty, której otrzymać nie mogą, bo każda wydaje się niedostateczna w porównaniu z tym, co dali sami. Ci są zapewne najniezszczęśliwi.

Zachodzi jeszcze pytanie – po co w takim razie pchać się do lotnictwa?

Zygmunt powiada, że nikt nie pyta émy, po co się pcha do płomienia świecy, i to jest najprostsze. Kaczor, kiedy go zaczępiem w tej sprawie, odrzekł ze złością, że „przecież ktoś musi latać i bić się, jak ma być Polska; ponieważ inni nie chcą, to niech ich diabli biorą, a my będziemy, bo co mamy robić?!”

Lejba spytał:

– Nie wszystko ci jedno?

Tylko Góral powiedział:

– Bo wiem, że żyję.

Może teraz, kiedy mu pozostał do wykonania ostatni lot, uświadomił sobie, że pracy w sztabie czy na innym ziemnym przydziale nie nazwałby „życiem”; że grozi mu oderwanie od dywizjonu, od latania, od tego narkotyku, którym żył i którego ostatnią dawkę miał jeszcze przed sobą. Może dlatego zwlekał?

Nagle przyszło mi na myśl, że przecież Góral właśnie znalazł coś, co powinno by zastąpić mu wszelkie narkotyki: Lucy!

Poczułem, że cały gmach mego rozumowania zaczyna się chwiać: Lucy... To był czynnik, którego nie brałem w rachubę. Czynnik nieobliczalny, niewymierny, ale w tych okolicznościach może równie ważki jak dowodzenie dywizjonem...

Czego chciała Lucy? Może istotnie ona jest przyczyną?...

Po dłuższej przerwie w lotach, która nastąpiła w połowie stycznia, któregoś dnia rozeszła się w kasynie wiadomość, że polecimy tej nocy gdzieś daleko. Może Hanower, może Norymberga albo Magdeburg.

Góral przyszedł na podwieczorek w dobrym nastroju, wesóły, podniecony, nie domyślając się zapewne wcale tego, co dojrzywało od dłuższego czasu wśród nas, co otaczało go, krążyło wokół niego, nachylało się nad nim, podglądało go, śledziło jego czyny, podchwytowało i komentowało niemal każde jego słowo i każdy ruch.

– Jest list od Szyfta – powiedział głośno, siadając przy stole na swoim zwykłym miejscu.

Zapadła nagle cisza, zbyt długa jak na wiadomość od któregoś z kolegów, o którym wiadano już, że żyje i jest w niewoli z całą załogą. Wszyscy milczeli i słycać było tylko szcęk widelców i łyżek. Nie można było tego nie zauważyć.

Góral rozejrzył się po sali i dostrzegł, że co najmniej dwadzieścia par oczu spogląda w jego stronę.

– Coście tak zaniemówili? – zdziwił się.

Zygmunt uratował sytuację.

– Nie rób dramatycznych pauz, tylko gadaj, co oni tam piszą.

– Piszą, że im brak czwartego do brydża – odparł Góral z uśmiechem. – Paczki i papierosy dostają, więc nie najgorzej im się powodzi, tylko nudzą się śmiertelnie. No, panowie, kto na ochotnika do nich na tego brydża?

Nikt się nawet nie uśmiechnął. Milczenie trwało nadal, chłodne, obojętne, jak niewidzialna ściana odgradzająca dywizjon od dowódcy.

Góral zapewne pierwszy raz w życiu natknął się na coś takiego. Zderzył się z tą ścianą i nie mógł zrozumieć, co się stało.

Wreszcie ktoś chrząknął, ktoś o coś zapytał sąsiada i zwykły gwar już miał ruszyć z miejsca, gdy doszły mnie słowa wypowiedziane półgłosem za moimi plecami przy innym stole:

– Przydałby się tam jeden brydżysta, co i tak nie lata.

Odwróciłem się, ale nie zdążyłem już zauważyć, kto to powiedział. Nie wiem, czy Góral dosłyszał to zdanie: siedział prawie naprzeciw mnie i Zygmunta, o parę miejsc dalej od drzwi i właśnie gdy znów na niego spojrzałem, nalewał sobie herbatę. Wtem ręka mu drgnęła, do połowy napelniona filiżanka przewróciła się i gorący strumień popłynął na ukos przez stół, prosto ku Zygmunтови.

Powstało lekkie zamieszanie, które chwilowo rozładowało napiętą atmosferę. Ale idąc na odprawę załóg zauważyłem, że „coś wisi w powietrzu”. Dwa czy trzy razy wpadło mi w ucho nazwisko Górala i imię Lucy. Raz grupa rozmawiających umilkła nagle za moim zbliżeniem się.

W sali odpraw panowało podniecenie. Czerwona wstążka rozpięta na mapie wskazywała trasę i cel: BERLIN!

Usłyszałem retoryczne pytanie:

– Ciekawe, czy odważy się wysłać nas wszystkich i sam zostanie, czy wreszcie poleci?

Strzępy zdań, słowa, którym w innych okolicznościach nie przypisałbym żadnego szczególnego znaczenia, uśmieški towarzyszące spojrzeniom rzucanym w stronę nadchodzącego dowódcy, wszystko to zdradzało – tak myślałem – że coś się stanie; że gotuje się coś, czego nie mogę przewidzieć; czemu nie zdołam zapobiec.

Zaczęła się odprawa. Góral wszedł na podwyższenie i spojrzał po załogach. Był skupiony, poważny, może nawet surowy. Mówił zwięźle, krótko o danych, które do niego należały. W końcu dodał:

– Myślę, że nie trzeba panów zachęcać do wykonania tego zadania. Bombardowanie Berlina...

– Nas nie trzeba zachęcać – odezwał się jakiś głos.

Góral przerwał i spojrzał w tamtą stronę.

– Kto z panów ma coś do powiedzenia, niech wstanie.

Wszyscy zaczęli się oglądać, ale nikt nie wstawał. Dopiero po chwili Sweet-Franio, który od początku stał oparty o ścianę, powtórzył dobitnie:

– Powiedziałem, że nas nie trzeba zachęcać! My polecimy!

– To wszystko? – spytał Góral.

– Na razie wszystko – odrzekł tamten. – Jeżeli można zapytać – dodał nagle – to chcielibyśmy wiedzieć, jakie załogi polecą. I kto nie poleci?

– Będzie i o tym mowa – powiedział Góral z zadziwiającym spokojem. – Jeżeli pan nie ma innych pytań, to prosiłbym o nie przerywanie mi, póki nie skończę, dobrze?

– Dobrze – mruknął pogardliwie Sweet-Franio. Góralowi zaiskrzyły się tym razem oczy, ale pohamował się i skinął na meteorologa.

Odprawa szła dalej zwykłym trybem: pogoda, opl., strefy myśliwców, trasa powrotna... Góral tymczasem stał z boku, paląc nerwowo. Brwi miał ściągnięte, szczęki zaciskały mu się raz po raz, a przez twarz przechodziły cienie, jakby od myśli chmurnych i skłóconych. Wreszcie, gdy ostatni ze specjalistów kończył swoje objaśnienia, wzruszył lekko ramionami, jakby odrzucając ostatnie wątpliwości.

– Polecą wszystkie załogi – powiedział głośno, zwracając się w stronę, gdzie stał Sweet-Franio. – Ja polecę z załogą kapitana Sarata. Any questions?

Więc „nie odważył się”. Uległ.

Sweet-Franio triumfował: to on ostatecznie zmusił Górala do powzięcia takiej decyzji. On jeden zdobył się na to, żeby powiedzieć dowódcy w oczy, co myśli dywizjon. Widziałem, jak ten i ów klepał go po ramieniu za tyle odwagi cywilnej, o którą często trudniej niż o wojskową.

Inni wymieniali z Franiem porozumiewawcze spojrzenia. Ja byłem zły; na niego, a jeszcze bardziej na Górala. Pomyślałem, że będąc na miejscu tego ostatniego, właśnie teraz nie polecałbym. Ostatecznie był dowódcą; powinien postępować konsekwentnie: albo-albo. Musiał, naturalnie, kiedyś polecieć, ale dlaczego zdecydował się na to dziś? Dlaczego tak łatwo ustąpił? Dlaczego uległ opinii Sweet-Frania? Dlaczego liczył się z głupimi plotkami? Dlaczego nie zwierzył się nam, swojej załodze, która przecież stanowiła grono jego najbliższych przyjaciół? Dlaczego tak głupio rozegrał tę całą grę?

Powinniśmy byli dawno uprzedzić go o tym, co się tu działo – pomyślałem.

Zygmunt właśnie skończył omawiać sprawy radiowe z Kozą, więc – korzystając z tego, że nikogo nie było w pobliżu – powiedziałem mu o tym.

– Może być – zgodził się. – Ale on i tak poleciałby dzisiaj.

– Wątpię – odrzekłem. – Widziałeś, co się z nim działo na odprawie? Zdecydował się w ostatniej chwili.

Zygmunt przecząco pokręcił głową.

– Wcale nie w ostatniej chwili: on ustalił skład załóg zaraz po otrzymaniu rozkazu, jeszcze w południe. Miał lecieć z Saratem, tak czy owak. Sweet-Franio nic tu nie zaważył. A jeśli, jak powiadasz, z Góralem się coś działo po tym, jak ten szczeniak się wygłupiał, to może właśnie coś wprost przeciwnego, niż myślisz. Zresztą ja z nim rozmawiałem i... potem ci powiem. Teraz ustalmy trasę i czas.

Wzięliśmy się do dzieła, bo tym razem trzeba było opracować lot szczególnie sumiennie.

– Nad Berlinem będzie ruch jak na Piccadilly Circus – powiedział nam Intelligence Officer.

Skończyliśmy akurat na czas, żeby zdążyć do samochodu na lotnisko i – obaj pochłonięci już niezwykłością wyprawy – nie wracaliśmy do poprzedniego tematu, póki nie narzucił nam się o świcie, gdy czekaliśmy długo na powrót Wellingtona „M – jak Maria”, należącego do załogi kapitana Sarata.

Noc była gwiazdzista, ale ciemna. Droga daleka. Utrzymanie właściwej prędkości na przestrzeni przeszło sześćset mil po to, aby znaleźć się nad celem o oznaczonym czasie z dokładnością do jednej minuty, nie jest zadaniem łatwym, nawet jeżeli w grę nie wchodzi czynniki tak nieobliczalne, jak na przykład nocni myśliwcy nieprzyjaciela. Jeżeli w dodatku większa część lotu wypada nad terytorium wroga, usianym lotniskami, bateriami artylerii przeciwlotniczej i reflektorami, to trudności wzrastają niepomiernie. Nasze radiostacje milczą i – w miarę oddalania się od bazy – namiary stają się coraz mniej pewne, bo Niemcy przerywają swoje rozmowy, wyłączają niektóre fale, głośzą inne, milkną, odzywają się nagle nie tam, gdzie ich się spodziewamy, jednym słowem, starają się zmylić nasz podsłuch i zapędzić Kozę w koziego róg. Ponieważ jednak Koza panuje nad demonami radia o wiele lepiej niż nad demonem poezji (a zwłaszcza – sonetu!), przeto należy ufać jego nieomyślności.

– Stuttgart – powiada na przykład. – Ten spiker z grubym głosem znów ma katar.

Stuttgart jest o dwieście czterdzieści mil na południe od naszej trasy, ale Koza dostraja odbiornik do jakiegoś walczyka, mówi bez wahania, że to Wrocław (znów ze trzysta mil, tylko że na południowy wschód) i po chwili stwierdza, że właśnie mijamy Wittingen... Albo nagle mówi, skandując w takt marsza niemieckiej orkiestry wojskowej:

– I – płyta – zdarta – i orkiestra do – chrzanu! Tego kierownika muzycznego ze Szczecina powinni wylać.

Zna głosy wszystkich spikerów radiowych w całej Europie, wszystkie zakresy fal, wszystkie zalety, usterki, zwyczaję każdej stacji.

– Słysz nas – mówi. – W Bremen musi być alarm. Zaraz będzie w Hanowerze. O, już jest!

– O rany! – wzdycha Pryszczyk z nabożnym podziwem.

– Łlesz, Koza – mówi na to Zygmunt. – Przecie alarmu nie sygnalizują z anteny?

– Tak? A te trzy średnie fale, co przerwały, jakby im kto w pysk dał, to nic?! – broni się Koza. – Ta spikerka, co tak twardo „r” wymawia, wie pan kapitan, no ta, co w niedzielę czyta niusy¹⁵, to aż czkawki dostała. Słowo honoru.

– A w Berlinie – co? – pyta Pryszczyk.

Koza „łapie” Berlin: jedną, drugą, trzecią falę.

– Jeszcze nic – oświadcza.

– Jak to nic? – dziwi się Pryszczyk, – No, nie wiedzą, że ty do nich lecisz, to się nie denerwują i ktoś Wagnera na fortepianie męczy.

– Na fortepianie?! – To drań!...

– Dlaczego zaraz drań?

– Jak to dlaczego? Na fortepianie żeby gościa męczyć! To nawet na amerykańskim filmie tego nie pokazują...

– Głupiś – mówi Koza. – Wagner to był kompozytor; taki muzyk, kapujesz?

– No to co? Mój wujo, Serkoszczak niejaki, też był muzyk i bardzo ładne kawałki na harmonii odgrywał; to go za to mają męczyć? I jeszcze na fortepianie?

Tu Zygmunt wyjaśnia Pryszczykowi, na czym polega „męczenie Wagnera na fortepianie”, i nasz tylny strzelec przestaje się oburzać. Natomiast zaczyna snuć marzenia na temat dzisiejszej wyprawy:

– Szkołę Jem damy, tem Niemcom, że no! – zapowiada. – Ten tam frajer znaczy tego Wagu, a zaiwania, a Hitler pewnie słucha i kolacje wtraja. I na przykład właśnie mu polskiego zająca z buraczkamy przynoszą, a tu – sereny! A główny kielner zaznacza, że – powiada – mein Führer, polskie lotniki drakie z nami skuteczniejszą, więc znakiem tego musiem z tem zającem do szeltera wrywać. No i Hitler dyma na dół po schodach, choć go zła krew zalewa, ale co ma robić? Gierynga woła i dopieroż na niego: Ty taki, owaki, kurza twoja twarz ścierką nakryta! Coś trajlował, łobuzie, w Luftwaffe szarpany, że już polskie lotnictwo kaput?! A kto mnie przeważnie, powiada, w konsomcji

¹⁵ News (ang.) – wiadomość.

mięsnego dania bombamy przeszkadza? Karaimy, inne portugalskie emigranty, a możliwość, że Ekwadorczyki, co? I zaraz Giebelsa do galopu bierze: A ty – powiada – czego wariata strugasz? Ani jedna bomba nie miała prawa spaść w Berlinie. No to może oni pigułki z zakonnikiem z tych Wellingtonów rzucają czy jak? Propaganda – powiada – owszem, znaczenie swoje posiada; ale jak nam tu raz i drugi wycisk dadzą, to faktycznie naród się na ty grandzie pozna i co wtedy?!

Dalej w marzeniach Pryszczukowych było jeszcze o pożarze wznieconym przez nas w „Berchtensgadenie” (też w Berlinie) i o tym, jak straż ogniowa chciała „strajk” zrobić, aż tu Himmler „przyleciał” z całą policją SS i właśnie wtedy „ten Berchtensgaden” się na nich zawałił.

Nie wiem, jak by się ta historia skończyła oraz co miało spotkać Hitlera, Goebbelsa i Goeringa, ponieważ właśnie w tym miejscu zaczęły się reflektory i nastąpił atak myśliwca z przodu z góry, odparty gwałtowną serią Lejby. Myśliwiec zgubił nas lub może sam dostał, bo nie zaatakował powtórnie, ale Pryszczuk przestał marzyć i pilnie rozglądał się po niebie.

W kwadrans później zobaczyliśmy Berlin. Berlin płonący setkami pożarów, pełgający coraz to nowymi wybuchami, iskrzący ogniem artylerii, krzyżujący nad sobą szpady reflektorów, jakby się nimi chciał osłonić przed zniszczeniem.

Z daleka już widać było, jak się tam gotuje, jak kipi, wre, pryska. Wielka ilość artylerii, skoncentrowana dokoła miasta, siała gęsto, połyskliwie, jakby kto prószył trociny na rozpaloną blachę. Jej pociski, widoczne dopiero od pewnej wysokości, niosły się w górę skośnie i prostopadle, gasnąc przed szczytem zasięgów, by rozprysnąć się gwiazdźdźcie na przedłużeniu skłóconych linii lotu. Raz po raz buchało wielką łuną, to tu, to tam – i wtedy widać było zarysy ulic i kłęby dymu. To spadały bomby.

Ogień rozlewał się, płynął, obejmował chyba całe kwartały i dzielnice. Dokoła głównego skupiska pożarów płonęły inne, mniejsze i większe. Gdzieś – zapewne na przedmieściu – wyleciał w powietrze zbiornik gazu czy może benzyny, bo ogromny słup ognia strzelił wysoko i opadając rozpelzł się po ziemi. Potem, gdyśmy już byli

blisko, wymijając zaporę artylerii, zobaczyłem nowe wybuchy, tak potężne, jakich jeszcze nie widziałem dotychczas. Następowaly jeden po drugim – upiornie białe, oślepiające jak błyskawice. Rozwalały ciemność olbrzymim toporem blasku sięgającego aż ku gwiazdom i zatrzasakiwały ją za sobą. Mogło się zdawać, że granatowe niebo pękło i runęło na ziemię. A następny blask znów je podnosił i znów zawalał je za sobą. Wstrząs, który odczuwaliśmy po każdym takim wybuchu, potęgował jeszcze to wrażenie. Było coś nadnaturalnego w tym zjawisku; coś na miarę kataklizmu; coś, co pamięta się ze snów strasznych i dziwacznych; coś przerażającego.

– Czterotonówki – powiedział Zygmunt. – Patrz!...

Tym razem padła blisko. Noc przerażana potężnym cięciem rozstała się pod nami, odskoczyła na wszystkie strony i światło chlusnęło w przestrzeń. Ziemia sieknęła pod ciosem, poderwało nas w górę, jakby „Lucy” z całym ładunkiem w ogóle nic nie ważyła, i targnęło nami w dół. Lejba zaklął i nieswoim głosem powiedział: – Zejdź w prawo, bo nam skrzydła urwie. Tu na naszym szlaku idą Liberatory.

Wykręciłem w prawo. To było bardzo denerwujące: zdawało mi się, że póki lecimy kursem wyznaczonym poprzednio, zderzenie z inną maszyną jest mniej prawdopodobne. Teraz oczekiwałem zderzenia lada chwila. Nawet reflektory, nawet ogień artylerii nie obchodził mnie tyle, co chmary samolotów, które – niewidzialne – leciały nad nami, poniżej nas, ze wszystkich stron... Musiało ich być kilkaset; z pewnością ponad pięćset.

Pocieszałem się, że większość już przeszła, bo nalot miał trwać od ósmej do dziesiątej, a my przybyliśmy nad cel – zgodnie z planem – o dziewiątej czterdzieści.

Ale – myślałem – chwała Bogu, że nie możemy widzieć, ilu nas jest jednocześnie nad Berlinem: trudno byłoby wytrzymać w takim tłoku...

W minutę po zakręcie nasze bomby poszły i wzięliśmy kurs powrotny, pozostawiając za sobą Berlin cały w ogniu i łunach. Berlin zbity, poszarpany, pokaleczony, z krwią zapiekłą na ulicach, w które zapadły się spalone domy. Berlin wrzeszczący zapewne z przerażenia, rozhisteryzowany, wściekły i bezsilny, sponiewierany, strzelający na ślepo w rozprężeniu i panice ze swych armat, lecz niezdolny do

skutecznej obrony przed nami. Pyszny, butny niemiecki Berlin, w którym mężczyźni, kobiety i dzieci śmieli się, gdy Luftwaffe bombardowała Warszawę.

Czekaliśmy na wiadomości z operation, spoglądając na wielką czarną tablicę z czerwonymi rubrykami.

Z czterech maszyn, których brakowało po naszym powrocie, „Alicja” wylądowała w kwadrans po nas, „Barbara” zameldowała się z Cambridge, a „Wanda” z uszkodzonym silnikiem dociągnęła koło trzeciej po północy do wybrzeży Suffolk i tam rozbiła się przy lądowaniu na plaży; ktoś z załogi miał połamane żebra, ale poza tym obeszło się bez ofiar. Wellington „M – jak Maria” nie dawał znaku życia...

O czwartej podoficer angielski starł tablicę, pozostawiając tylko jedną wąską rubrykę:

„M – for Maria. F/Lt Sarat. Airborne: 5, 36 P. M. Return...”

– Za pół godziny skończy im się benzyna – powiedziałem.

– W najlepszym wypadku – dodał Zygmunt.

Paliliśmy w milczeniu. Z wolna ogarniała mnie senność.

Żeby ją odpędzić, zacząłem chodzić tam i z powrotem wzdłuż ściany. Zygmunt poszedł za moim przykładem zaczynając od przeciwległego kąta. Po chwili zatrzymał się pośrodku, popatrzył na tablicę i powiedział na pół do siebie, na pół do mnie, a właściwie tak, jakby mówił do kogoś trzeciego:

– Akurat na Berlin zachciało mu się lecieć, psiakrew.

Spojrzał na mnie i zmarszczywszy brwi mówił dalej wprost przed siebie, akcentując słowa:

– Twardy Góral. Pistolet. Nikomu z nas do głowy nie przyszło...

– Że co? – spytałem.

– Że on czekał na Berlin – powiedział Zygmunt. – Na Berlin, na Bremen, na Stuttgart czy Hamburg, czy inną jakąś poważną wyprawę, rozumiesz? Miał zrobić ostatni lot bojowy i chciał, żeby to był lot na Niemcy. Lot niebezpieczny; nie jakieś tam St. Omer czy Boulogne, ale prawdziwy duży lot na cel silnie broniony.

– Ale dlaczego...

– Dlaczego! Dlatego, żeby żaden Sweet-Franio nie miał prawa powiedzieć, że po ostatnim wodowaniu Górala obleciał strach. Żeby

mu nikt nie mógł zarzucić, że skorzystał z pierwszej łatwej okazji; że przespacerował się nad Francją czy Holandią, byle odwalić ten ostatni lot i mieć już spokój. I właśnie dlatego wczoraj w południe, jak tylko przyszła wiadomość o tym, że target for, tonight jest Berlin, Góral powiedział mi, że polecą z Saratem. No i – poleciecieli...

Spojrzał na zegarek.

– Już nie wrócę – powiedział wolno.

Z biura wyszedł dyżurny oficer, Anglik. Zbliżył się do tablicy i na wolnym miejscu po słowie „Return” dużymi literami wypisał: **MISSING.**

5. Dowód niezbity

„Młody” zmarł w szpitalu jeszcze w listopadzie zeszłego roku. Do samego końca, niemal do ostatniego tchnienia, z uporem twierdził, że zestrzelił Niemca, i umierał z żalem do całego świata, a szczególnie do angielskiej Fighter Command¹⁶, że nie zaliczono mu zwycięstwa.

Czytałem jego zeznania złożone w szpitalu w tej sprawie. Zeznania bardzo szczegółowe, z podaniem czasu i miejsca startu i lądowania, wysokości lotu, zmian kursu, przebiegu walki itd., itd. Był to długi i dość nudny raport, napisany tak rozwlekłe chyba po to, aby przekonać Anglików, że Młody pamiętał o wszystkich zdarzeniach tego lotu, a co za tym idzie – że jego zeznania są wiarygodne.

Brakowało w tym raporcie tylko jednego: dowodu, że Ju-88 istotnie został zniszczony; dowodu wymaganego przez Fighter Command dla przyznania myśliwcowi zwycięstwa: fotografii niemieckiego samolotu spadającego w płomieniach do morza lub zeznań wiarygodnego świadka walki.

Nikt nie wątpił zresztą, że Młody mówi prawdę. Ale nie można było robić dla niego wyjątku...

Nie pisałbym zapewne o całej tej historii, gdyby nie dwa wypadki, które zaszły przed paru tygodniami. Pierwszy z nich właśnie zadecydował o napisaniu niniejszego opowiadania; drugi w sposób dość niezwykły potwierdził ostatecznie prawdziwość zeznań zmarłego pilota.

Zaczęło się od tego, że pewnego dnia w południe pomiędzy niskich chmur wlokących się ocieźale nad lotniskiem wypadł jakiś zwariowany Spitfire i okrążywszy stację, wylądował przy maszynach naszego dywizjonu. Wiedziałem, że to gość do nas, bo bez wahania podkołował bliżej i witał się z mechanikami, którzy pomagali mu odpiąć spadochron i ściągnąć kombinezon. Poznałem go z daleka, gdy szedł w stronę kasyna, bez płaszcza i bez czapki, z rozwianą rudawą czupryną, krępy, mocny, zamaszysty, opuściwszy swoim zwyczajem głowę w dół, jak byk gotujący się do ataku. Stefan. Major Stefan Ł.,

¹⁶ Fighter Command (ang.) – Dowództwo Lotnictwa Myśliwskiego.

jeden z najzacieklejszych myśliwców dawnego Dywizjonu Krakowskiego, trochę skryty i uparty jak każdy wilnianin, ale dobry kolega, na którego można było liczyć w każdej potrzebie.

Byłem niemal pewien, że przybywa do mnie z jakąś sprawą, zapewne osobistą, i że zaraz po jej załatwieniu odleci, bo nie miał żadnego bagażu. Wyrwał się widocznie z dywizjonu na parę godzin, przeleciał paręset mil w tę mętną, zdradliwą pogodę i dziś jeszcze odstawi tyleż mil z powrotem.

Ta sprawa – to mogło być równie dobrze zaproszenie na ślub, prośba o dwufuntową pożyczkę do pierwszego, propozycja, żebym kupił od niego samochód albo żebym mu podał adres mojego krawca w Londynie. Stefan zapominał zwykle w takich razach o istnieniu telefonu, a może po prostu wolał gnać cztery godziny tam i z powrotem w chmurach i dżdżach nad Anglią, niż czekać na połączenie telefoniczne.

Tym razem zresztą chodziło o Młodego. Wyjawiał mi to bez żadnych wstępów, trzymając jeszcze w uścisku moją dłoń wyciągniętą na powitanie i potrząsając nią dla zaakcentowania rewelacji.

– Dziś rano dostaliśmy depezę z Fighter Command, że na północ od Aberdeen morze wyrzuciło szczątki Junkersa 88. Myślę, że to ten, którego zestrzelił Młodziak. Co ty na to?

– Dwie podwójne whisky – powiedziałem do kelnera.

– I piwo. Może być Guinness – dorzucił Stefan, nie spuszczając ze mnie pytającego wzroku. – No?

– Siadaj – odrzekłem, wskazując mu fotel przed kominkiem. – Czy to jeden Junkers wpadł do Morza Północnego...

Zachnął się zniecierpliwiony.

– Właśnie o to chodzi! Musimy dowieść, że to jest Junkers Młodziaka. Czytałeś jego raport o tej walce?

– Czytałem.

– No i co?

– A cóż? Szczęście, że chłopak nie miał ambicji literackich i nie posyłał takich historii do prasy, teraz wszystko drukują. Okropnie nudne!

Stefan się zirytował. Szczęki zaczęły mu chodzić w twarzy, zmrużył oczy i wyglądał tak, jakby żuł coś, czym zamierzał na mnie plunąć. Szczęściem przyszedł kelner.

– Two double whiskies, two Guinness, sir...

Przyjaciół mój przełknął widocznie złe słowa wraz z podwójną szkocką, bo – nic już nie mówiąc – pociągał piwo. Ale gdy ta mieszanina wsiąkała mu w organizm, zrobił się po prostu niezdolny.

– Gdyby chodziło o jakąś załogę bombową – oświadczył – napisałbyś o tym kobyłę na dwie kolumny; a jak chodzi o myśliwca, to powiadasz, że nudne. Bombiarz, cholera!

Zaprzeczyłem. Pisałem przecież o Procie i o... Przerwał mi:

– Wiem, wiem. A jak sam byłeś myśliwcem, to nawet o byle patałachu pisałeś. Na przykład o Herbercie. Patriotą bombowy, psiakrew!

Bawiła mnie ta jego myśliwska zajadłość.

– Jak będziesz takim starszym panem jak ja – powiedziałem – to też pójdziesz na bombowce.

– A ty na karawaniarza – mruknął. – Posłuchaj: nie po to przeleciałem czterysta mil, żeby się z tobą kłócić. Napiszesz o Młodziaku, to już postanowione; ale poza tym trzeba dowiedzieć, że to jego Niemiec, rozumiesz?

Wzruszyłem ramionami.

– Jakże tego dowiedzimy?

– Gdybym wiedział jak, tobym nie przylatywał do was. Lejba jest? – zapytał nagle.

Powiedziałem, zgodnie z prawdą, że Lejba pojechał do Lincoln i wróci wieczorem.

– Szkoda, boby nam pomógł. Przyjaźnił się z Młodym i może wiedzieć coś więcej niż my. Był u niego w szpitalu, a nawet ma jego listy i papiery. No, ale trudno. Spróbujemy bez niego jeszcze raz odtworzyć całą tę historię: może się coś wykombinuje.

Poddałem się. Na Stefana nie było innego sposobu...

Oto przebieg tych wypadków w ujęciu możliwie najbliższym rzeczywistości.

Alarm poderwał niebieską sekcję flightu B-Marigold¹⁷ w przerwie pomiędzy dwiema falami deszczu i wichury, które przeciągały ze wschodu na zachód nisko nad stacją. Młody i Buszko wybiegli z baraku, dopinając po drodze kombinezony i skacząc przez kałuże wody stojącej między zrudziałymi kępami trawy. Spoza ich samolotów wyjrzał jeden z mechaników i podniósł w górę ramię na znak gotowości obu Spitfire'ów. Słysząc było niskie, klapiące, jakby gardłowe burczenie obu silników zagrzewanych na małych obrotach. Wiatr podnosił i ściszał te odgłosy, zmiatając błękitne smugi spalin tuż nad ziemią. Jakiś samochód rwał po skraju lotniska, podnosząc za sobą kurzawę rozpylonego błota.

Dopadli maszyn nieco zdyszani i wspięli się prawie jednocześnie ku otwartym kabinom. Za każdą z nich okrakiem na kadłubie siedział mechanik, żeby im pomóc dopiąć klamry i zaciągnąć pasy. Oni tymczasem – jak zwykle – objęli spojrzeniem zegary i wskaźniki, przełączniki i kontakty.

– O.K.!

Gładko szurnęły zamykane osłony.

Sierżant Buszko nacisnął hamulce i dał pełny gaz, ściągając drążek na brzuch. Spitfire podał się do przodu, zadrgał i dokoła rozpędzonego śmigła stanęła migotliwa, wygięta w tył tarcza wodnego pyłu. Zaraz potem ryknął silnik Młodziaka, a gdy przycichł, sierżant wykręcił w stronę startu, zaczekał, aż Młody go minie i już razem pokolowali na przełaj, ścinając łuk lotniska.

Mechanicy patrzyli za nimi, podnosząc w górę kciuki. Ten i ów ocierał twarz zbryzganą błotem lub zapalał papierosa. Inni spoglądali po niebie, które zwisało nisko, ciężkie, zawalone chmurami toczącymi się na zachód.

Tymczasem Spitfire'y doszły do runwayu, wykręciły pod wiatr, zagrzmiały silnikami i ruszyły z miejsca, unosząc ogony. Oderwały się razem i razem wciągnęły podwozia, jeszcze nad lotniskiem. Razem położyły się w zakręt na lewo i okrążyły stację.

Młody meldował do operation przez radio:

¹⁷ Marigold, Tarpan itp. – szyfrowane nazwy dywizjonów, dowództw operacyjnych; każdy dywizjon lotniczy dzieli się na sekcje (w których skład wchodzi po dwa samoloty): niebieską, czerwoną, żółtą, zieloną, białą itd...

– Hallo Tarpan, Tarpan! Marigold blue one calling. Blue section B airborne. Over. Over!¹⁸

Odpowiedź przyszła natychmiast:

– Hallo, Marigold blue one! Tarpan answering: keep vector three-seven, vector three-seven. Over!¹⁹

Młody był już w chmurach. Powtórzył otrzymany kurs i oglądał się co chwila na sierżanta, który przypiął się do niego o parę metrów z prawej i sunął nieco z tyłu, równolegle jak cień, raz po raz przesłaniany tumanami gęstniejącej pary.

Wicher unosił maszyny, to wpierał się pod skrzydła, to umykał, że balansowały, wspinały się jak łodzie na dużej fali i zapadały w odmęt. Wkrótce ściemniało tak, jakby to był wieczór, choć właśnie dochodziła pierwsza po południu.

Zasiekło deszczem, zatargało sterami, wybiło ich z kursu. Chmury były wyjątkowo gęste. Buszko nawet w odległości paru metrów nie widział już maszyny dowódcy.

– Odchodzę w prawo – powiedział.

– Dobrze – zgodził się Młody. – Spotkamy się nad tym świństwem. Tylko się nie zgub!

Sierżant mruknął coś niezrozumiale i klął potoczyście pogodę.

Jeżeli nad morzem jest tak jak tu – pomyślał Młody – to szkoda marzyć, żebyśmy co upolowali.

Próbował odgadnąć, jak gruba jest warstwa, chmur: sześć tysięcy? osiem tysięcy stóp – może więcej?...

Już od dobrej chwili stracił poczucie położenia maszyny w stosunku do ziemi. Zaczął podlegać złudzeniom: wydawało mu się, że leci pionowo w górę, że silnik ryczy ostatkiem mocy i że lada chwila Spitfire ześliznie się w dół, na ogon. Ale przyrządy wskazywały co innego. Wariometr równo odmierzał stopy wznoszenia się; sztuczny horyzont niezmiennie tkwił w tym samym miejscu, a strzałka obrotomierza drgała na dwóch tysiącach dwustu obrotach.

Uspokoił się i nie odepchnął drążka sterowego w przód, ale już po chwili walczył z uczuciem, że ślizga się na prawe skrzydło. Zamknął

¹⁸ Halo, Tarpan! Marigold niebieski wzywa. Niebieska sekcja B wystartowała. Koniec meldunku.

¹⁹ Halo, Marigold niebieski! Tarpan odpowiada: pozostaniecie w wycinku trzy-siedem.

oczy i liczył do dwudziestu. Potem spojrzął na sperry. Jak na złość, trawersował lekko w lewo. Wyrównał według przyrządu, ustalając blaszaną sylwetkę poziomo, i z obawą spojrzął na żyrokompas.

Trzydzieści siedem – stwierdził z ulgą.

Był przekonany – nie wiadomo dlaczego – że leci na północ zamiast na północny wschód. Czuł ciągle jeszcze zakręt w lewo. Stacja była teraz nie wprost za nim, lecz na lewo w tył i przesuwiała się w lewo coraz bardziej, a cel – lub raczej kurs nakazany – wędrował w prawo, aż poza skrzydło...

Wiedział, że to nieprawda; że wcale tak nie jest. Busola i żyro zgodnie wskazywały 37 stopni. One nie podlegały złudzeniom. One miały rację.

Pilnował się, żeby nie działać pod wpływem tych złudzeń i tylko od czasu do czasu pozwalał sobie na spojrzenie poprzez osłonę w przestrzeń. Za każdym razem jednak wzrok jego napotykał nieprzenikniony, szary odmęt chmur i nic poza tym. Deszcze szły jeden po drugim, siekąc po szybach i urywając się nagle. Wtedy szyby schły szybko, czasem przejaśniało się jakby, ale po chwili ciemniało i znowu chrzęścił sypko deszcz jak piasek miotany wichrem.

Wreszcie na wysokości dwunastu tysięcy stóp chmury zaczęły się rwać i rozpadać, aż wyklębiły się pod samolotem w nierówną, poszarpaną masę i przewalały się pod nim bezładnie jak olbrzymia kipiela jakiegoś białego świata powstającego z chaosu.

Wyżej, może na poziomie piętnastu lub szesnastu tysięcy, leżała jasna, perłowa pokrywa cienkich obłoków, jak wewnątrz płaskiej muszli opalizujące na południowy zachód od zenitu, tam gdzie było słońce. Wichur pędził potężnym nurtem przez tę pustkę, zataczał się po niej, zawijał w skrętach i wypadach jak jakiś potworny strumień, głęboki jak morze.

Spitfire przeciwstawiał mu się zaciekle i odważnie, rozcinał go i odrzucał w tył z mocą większą od jego mocy. Był szybszy; kilkakrotnie szybszy! Tylko gdy rozszalały nurt uderzał z boku, poddawał mu się nieco. Tylko gdy strumień spiętrzał się lub załamywał, wynosiło go w górę lub zagrzebywało na chwilę w wirach. Ale zaraz, podtrzymywany sterami, wpierał się w falę, przeorywał ją na wskroś, przeszywał wydmy i prądy – i smagany,

szarpany, odrzucany – rozpruwał masy ubitego powietrza, rozwałił je i gnał naprzód, na wschód.

W pewnej chwili Młody przypomniał sobie, że miał się tu spotkać z sierżantem. Na próżno jednak rozglądał się dokoła i szukał wzrokiem sylwetki drugiego Spitfire'a na tle chmur. Nie było go nigdzie widać.

Zgubił się i zawrócił – pomyślał. – Pogoda rzeczywiście nieszczerólna...

Nie przyszło mu do głowy żadne bardziej dosadne określenie tego, co działo się od chwili, gdy weszli w chmury, i co trwało nadal po przebiciu ich warstwy. Nie przejął się też odwrotem Buszki i przeszedłszy nad tym do porządku, podał do operation swoją wysokość, prosząc o dalsze wskazówki.

Odpowiedziano mu po chwili, że ma lecieć dalej tym samym kursem.

Obliczył w myśli, że powinien już znajdować się o kilkadziesiąt mil od brzegu, nad pełnym morzem. Zadawał sobie pytanie, czego szuka w tych okolicach i na tej wysokości załoga niemiecka, skoro nad morzem ciągnie się kożuch chmur gruby na kilka tysięcy stóp. Ale zanim zdołał sformułować jakiś domysł, zobaczył przed sobą pierwsze okno w tym kożuchu, bynajmniej nie tak grubym tutaj, a potem drugie, trzecie i – nieco dalej – wolną przestrzeń z coraz rzadziej płynącymi obłokami. Na dnie tej przestrzeni leżało morze, jak szorstka ołowiana płyta, puste i rozległe aż po horyzont stojący nad nim w łagodnym, martwym świetle. Nagle poprzez świergot w słuchawkach wyłamały się dobitnie, twardo, znajome słowa:

– Hallo, Marigold blue one, Marigold blue one... Tarpan calling. Can you hear me?

Machinalnie przymknął gaz i odpowiedział, że słyszy. Czekał teraz na dalszy ciąg, niepewny, czy każą wracać, czy też podadzą mu nowy kurs. Serce biło spieszniej, wsłuchiwał się w świergotający poszum i jednocześnie wypatrywał po niebie.

To był już piąty jego lot bojowy. (Dopiero piąty – powiedziałyby każdy stary pilot.) W czterech poprzednich nie doszło do spotkania z nieprzyjacielem, a tylko raz z daleka widział uciekającego Messerschmitta.

– Panie Boże, daj, żebym teraz jakiegoś mógł dopaść! – wzdychał gorąco.

– ...rigold blue one, Marigold blue one – wyskoczyły spieszne słowa. – Bandit before you! Sector four-two, sector four-two. Over to you, over.

Poczuł gorącą falę – od gardła w dół, po całym ciele. Serce jakby zawahało się na sekundę i zaczęło bić jeszcze szybciej. Tętna waliły w skroniach i w uszach. Wzrok poleciał w przestrzeń – szukać!

Ale perłowy pułap był gładki i czysty. Bez najdrobniejszej skazy, bez jakiegokolwiek obcego punktu zniżał się ku linii horyzontu i – wsparty na wklęsłej tarczy morza – zamykał, jak kloszem, kilka pękatych obłoków żeglujących poniżej ośmiu tysięcy stóp.

Musi być za którymś z nich – pomyślał. – Jest niżej ode mnie; za to łatwiej mnie dostrzeże niż ja jego.

Leciał nie zmieniając kierunku i wypatrywał teraz w dół. Sektor po sektorze, pas przy pasie precedzał głębię powietrza aż do ołowianej powierzchni morza.

Nie-ma! Nie-ma! Nie-ma! – tętniło w takt uderzeń pulsu.

Kopulasty cumulus płynął na jego kursie, więc zmniejszył obroty i zapadał niżej i niżej, nad sam jego szczyt, wydęty jak balon. Zanurzył się na chwilę w białą, lekko opalizującą parę i wychynał z niej natychmiast. Spojrzał ponad kłębami, które stromo opadały w dół...

Jest!

O tysiąc pięćset stóp niżej, u podstawy obłoku leżał w zakręcie samolot.

Junkers 88 – stwierdził bez wahania.

Niemiec nie zauważył go jeszcze. Wyrównał w kierunku na północny zachód i sunął spokojnie naprzód, ciemny, ledwie widoczny na tle morza.

Młody zdecydował się szybko: do następnego obłoku było daleko; Ju nie zdąży skryć się tam przed atakiem, nawet jeśli natychmiast dostrzeże niebezpieczeństwo. Zawrócić nie może: to by go zgubiło przy takiej różnicy wysokości. Albo więc zostanie zniszczony od razu w pierwszym ataku, albo – ostrzelany – przyjmie walkę, albo spróbuje

uciec w dół. W każdym z tych wypadków Młody rozporządzał przewagą wysokości i większą zwrotnością swego Spitfire'a.

Z wolna, ostrożnie odepchnął drążek sterowy w przód i poszedł na przeciwnika, mierząc w kadłub na wysokości skrzydeł. Cel podszedł w górę, ustalił się i zaczął rosnąć. Odległość zmniejszała się i jednocześnie malał kąt nurkowania, a pomarańczowe światło celownika zaczęło mijać skrzydła Junkersa.

Muszę trafić – pomyślał Młody.

Radość przyczajona gdzieś w podświadomości, jeszcze niepewna, ale już przeczuwana, wyostrzała zmysły.

Dokładnie mierzyć, dokładnie...

Wtem z tylnej wieżyczki Junkersa strzeliły blade smugi i zaczęły szyć przestrzeń powyżej Spitfire'a. Prawie jednocześnie Młody nacisnął spust i poczuł charakterystyczne drgania samolotu. Jego smugi sięgnęły skrzydeł niemieckiej maszyny, przywarły do niej, otoczyły ją... W tej samej chwili urwały się smugi Niemca. Ju zrobił gwałtowny unik, uskoczył spod ostrzału i zaraz znów otworzył ogień, tym razem celniejszy. Pociski osmagały kadłub i oszkloną osłonę kabiny Spitfire'a i nagle coś targnęło lewym ramieniem Młodego...

To było jak uderzenie kijem. Zdążył pomyśleć: Dostałem! – i uchwyciwszy właśnie Junkersa na celownik, dał krótką serię.

Tamten natychmiast przestał strzelać, zerwał maszynę do wywrotu, przewalił się przez skrzydło i wymykał się w tył, zanim Młody zdążył powtórzyć jego manewr.

Gdy Spitfire wypływał z młyńca, Niemiec zaatakował. Związali się w walce kołowej, strzelając rzadko, bo jeden dla drugiego stanowił teraz cel możliwy do trafienia zaledwie w ułamkach sekundy. Walczyli obaj z równą zaciekłością, zdając sobie sprawę, że w takiej odległości od brzegu dla zwyciężonego nie ma już ratunku; że nikt nie zdoła na pełnym morzu odnaleźć pilota unoszonego przez majwestkę,²⁰ że dwadzieścia minut takiej kąpieli o tej porze roku wystarczy, by zamarznąć na śmierć.

²⁰ Mae West (ang.) – kamizelka lotnicza nadymana powietrzem z butli. Amerykańscy i angielscy piloci przewalali ją tak żartobliwie od nazwiska aktorki amerykańskiej odznaczającej się bardzo obfitymi kształtami.

Młody ciągle jeszcze nie czuł bólu. Ramię drętwiało mu, ale nie troszczył się o to.

Chwała Bogu, że lewe – pomyślał.

Przypuszczał, że to tylko lekkie draśnięcie, choć zauważył, że mocno krwawi. Nie miał czasu zajmować się teraz tą sprawą. Zresztą w żadnym wypadku – za nic – nie wycofałby się z walki: wiedział, był pewien, że zestrzelili ten samolot. Pierwszy samolot w życiu!

Zapalał się coraz bardziej i nacierał coraz ryzykowniej, wystawiając się na ogień z tylnej wieżyczki Junkersa. Ale niemiecki strzelec nie korzystał z okazji. Młody w końcu to zauważył.

Zabity! – przemknęło mu przez głowę.

Tym gwałtowniej zaatakował, układając z bliska serię po silnikach. Prawy nagle błysnął płomieniem i zadymił. Radość chlusnęła krzykiem do płuc:

Pali się!

Niemiec znurkował gwałtownie w kierunku wielkiego obłoku, który wydymał się pod wiatrem o trzy tysiące stóp niżej. Lecieli teraz po prostej: Junkers z czarnym warkoczem dymu u prawego skrzydła i Spitfire – przeraźliwie gwiżdżący pędem w potrzaskanej osłonie. Spitfire był szybszy, ale Junkers wyprzedzał go znacznie. Odległość między nimi zmniejszała się, lecz ciągle jeszcze była za wielka na celny ogień.

Młody chciał ostrzelać przeciwnika w ostatniej chwili, tuż przed jego zniknięciem w chmurze, ale przeliczył się: gdy miał nacisnąć spust, niemiecką maszynę pochłonęły białe kłęby pary...

Zaklął i bez wahania wpadł za nią w gęsty jak krem, przesycony światłem cumulus. Sekunda-dwie-trzy-cztery... Nie uświadamiał sobie, jaką przestrzeń ma do przebycia na oślep: nie zdążył ocenić średnicy i głębokości obłoku. Liczył tylko na to, że Junkers z płonącym silnikiem nie będzie szukał tu schronienia, lecz przebijie obłok i spróbuje uciec ku następnemu, aby gdzieś po drodze „zgubić” prześladowcę.

Ale gdy wreszcie Spitfire wyprysnął niemal u samej podstawy cumulusa, niemieckiej maszyny nie było nigdzie widać. Stwierdziwszy, że nie mogła w tym czasie dolecieć do żadnego innego obłoku, Młody doszedł do wniosku, że jednak Niemiec w chmurze zmienił kierunek

i zawrócił albo krążył tam w ukryciu, mając nadzieję, że przeciwnik wkrótce zostanie zmuszony do odwrotu wskutek wyczerpania się zapasu paliwa.

W takim razie zdołał zgasić pożar – pomyślał Młody. – Tak czy inaczej, na jednym silniku nie może mi uciec.

Postanowił zawrócić i krążyć dokoła podstawy cumulusa, póki Niemcowi się nie sprykrzy. Spojrzał na busołą i stwierdził, że zwraca się znów na wschód, a więc – że oddala się od lądu. Zapas benzyny był niewielki, ale nie to go zaniepokoiło: poczuł ból...

Drętwe ramię zwisało mu bezwładnie, kiwając się w miarę podrzutów i przechyłów samolotu. Chciał położyć rękę na kolanach, żeby ją choć częściowo unieruchomić, i nie mógł: stracił w niej władzę. Ból sięgał barku i szyi. Tam, gdzie najbardziej bolało, rękaw kombinezonu zwisał w strzępach, oblepiony krwawą masą. Jakieś poszarpane ochłapy ociekały krwią, która stygła w sople i przesiąkała przez ubranie. Czuł, że cały lewy bok i biodro ma mokre, jakby oblane ciepłym klejem. Lewa burta kabiny też była pokrwawiona obficie...

Wszystko to zauważył w zakręcie. Wyrównał, unieruchomił drążek sterowy między kolanami i ostrożnie, uchwyciwszy wylot rękawa palcami prawej ręki, ułożył sobie lewą poprzecznie na kolanach. Mimo woli pochylił przy tym maszynę w przód. Bolało, rwało coraz gorzej. Zacisnął zęby i zmrużył oczy. Poczuł, że robi mu się słabo. Przestraszył się:

Zemdleję i nie wykończę go!

Nabrał pełne płuca powietrza i spojrzał przed siebie. Spitfire szedł w dół, ku morzu. Już miał go wyprowadzić, gdy dostrzegł szary cień pomykający nisko nad wodą.

Junkers!

Zrozumiał od razu: Niemiec, dostawszy się w chmurę, zwiększył kąt nurkowania, obrócił samolot o 180 stopni i wyprowadził w tył, na wschód. Potem ostrą piką dopadł powierzchni morza i – ledwie dostrzegalny na jej tle – parł na południowy wschód, ku brzegom Holandii.

Jeszcze minuta, a byłby mi uciekł – stwierdził Młody ze wzruszeniem.

Pod wpływem tego wzruszenia zapomniał o bólu i – nie zmieniając już kąta nurkowania – pognał za wymykającą się ofiarą.

Dopędzał ją z każdą sekundą, tym szybciej, że Junkers miał jeden silnik unieruchomiony. Gdy zbliżył się na odległość skutecznego ognia, wziął go na cel. Ale nie strzelał: zostało mu niewiele amunicji, więc chciał mieć zupełną pewność, że trafi. Składał się jeszcze kilkakrotnie, wybierając najdogodniejszą pozycję. Zdecydował się wreszcie, że będzie strzelał z góry z tyłu mając go nieco na lewo przed sobą.

Niemiec musiał od dobrej chwili wiedzieć, że Spitfire go dogania. Z początku starał się robić uniki, próbował lecieć esami, rzucał się w trawersy i schodził coraz niżej nad grzywiaste fale, nieomal muskając je skrzydłami. Potem już dał spokój: zrozumiał, że to nie pomoże. W ciągu kilku ostatnich minut przeżywał zapewne ataki szalonego strachu. Takiego strachu, jakiego doznaje mysz chwyтана raz po raz w pazury kota, który dla zabawy puszcza ją na chwilę, aby zaraz złapać znowu. Nie rozumiał, dlaczego tamten nie strzela i gdy obejrzawszy się ujrzał go w odległości niespełna czterdziestu jardów, błysnęła mu nadzieja, że się jeszcze uratuje: Spitfire mógł nie mieć amunicji.

W tej samej chwili Młody poderwał się lekko w prawo i w górę, by wziąć go na cel. Widział dokładnie cały kadłub i stery Junkersa: widział czarne krzyże na skrzydłach, numer wymalowany białą farbą na stateczniku, znaki fabryczne i godło eskadry – sylwetkę rozcapierzonego jastrzębia. Wreszcie przez szyby kabiny zobaczył twarz pilota.

Uśmiechnął się i spokojnie, dokładnie zmierzył. Kiedy środek kadłuba wszedł na środek celownika, nacisnął spust i trzymał. Po skrzydłach, po osłonie, po kabinie pilota zaczęły skakać błyski. Nagle Junkers zwicznął linię lotu, wydarł się w górę na lewo i – wykonawszy półbęczkę – runął w morze. – No i to już prawie wszystko – powiedział Stefan. – Młody musiał mieć trudny powrót, bo stracił bardzo wiele krwi i tracił ją ciągle. Całe przedramię miał zharatane pociskiem z działka; ze trzydzieści odłamków w barku i szyi. Rozumiał, że jeżeli wyjdzie wysoko, to skrwawi się prędzej wskutek zmniejszonego ciśnienia zewnętrznego. Więc leciał nisko, nad samą wodą, a gdy dotarł do ładu – tuż nad ziemią, poniżej chmur,

w deszczach i wichurze, przeskakując wzgórza i drzewa. Na szczęście radio miał nie uszkodzone, więc nawiązał kontakt z operation i prowadzili go jak po sznurku. Tylko słabł coraz bardziej. Nie miał dość sił, żeby bodaj przewiązać sobie to ramię powyżej największej rany. Przypuszczam, że chwilami tracił przytomność i tylko jakimś cudem nie rąbnął w ziemię i nie nadział swego Spitfire'a na komin lub na maszty radiostacji, których tam po drodze jest mnóstwo. Opowiadał później, że bał się wyjść w górę i skakać ze spadochronem: był przekonany, że straci przytomność i umrze, zanim go ktokolwiek odnajdzie na ziemi; chciał koniecznie dolecieć do swojej stacji. Ostatecznie – doleciał. I nawet nie rozbił maszyny przy lądowaniu. Ale przepisowej beczki nad lotniskiem już nie zrobił: bał się, że nie wytrzyma. Słusznie zresztą: zemdlął w pół drogi, kołując po runwayu. Dlatego nikt z początku nie wiedział, że walka, którą stoczył, była zwycięska. Dopiero w szpitalu, już po transfuzji krwi, złożył zeznania, a później podyktował raport, który czytałeś. No i – jak wiesz – nie uratowali go. Gangrena, amputacja, znów transfuzja krwi, bezskuteczna, i koniec.

Ze swej strony dorzuciłem parę szczegółów bez większego znaczenia: że Spitfire Młodego nie miał kamery foto, ponieważ wybudowano ją celem wymiany – dlatego Młody nie miał zdjęć z walki; że sierżant Buszko, jego boczny, istotnie zawrócił, ponieważ zepsuło mu się radio i nie mógł porozumieć się ani z Młodym, ani z ziemią, a w chmurach zgubił się zupełnie; że wreszcie maszyna Młodego miała ponad dwadzieścia przestrzelin od pocisków z karabinów maszynowych i osłonę strzaskaną pociskiem z działka.

– Jeżeli na podstawie tego wszystkiego zdołasz przekonać Anglików, że Młodziak zrębał właśnie tego Junkersa, którego szczątki wyłowili, to od jutra możesz do mnie mówić: Cyprensztajn nie Herbert – powiedziałem na zakończenie.

– Dobrze – mruknął w roztargnieniu. – A Lejby nie ma?

– Mówiłem ci już, że nie. Wróci wieczorem.

– Nie mogę czekać do wieczora – oświadczył stanowczo. – Chodźmy do niego.

Wzruszyłem ramionami.

– On jest w Lincoln – powiedziałem dobitnie.

Spojrzał na mnie przytomniej i uśmiechnął się.

– Nie o to chodzi. Gdzie jest jego pokój? Chciałbym zobaczyć te notatki Młodziaka, które ma Lejba – wyjaśnił.

– A cóż ty innego znajdziesz w tych notatkach niż w raporcie?

Nie odpowiedział zaraz. Zmarszczył brwi i coś tam sobie kombinował w rudym łbie, spoglądając na mnie spod oka. Wreszcie strzelił palcami, wstał i zniżając głowę, jakby mnie chciał wziąć na rogi, warknął:

– Numer! Numer – rozumiesz?!

– Jaki znów numer? – zdumiałem się.

– Numer tego Junkersa. Numer fabryczny. Numer, który Młodziak widział na stateczniku! Albo będziemy mieli ten numer, albo niczego nie udowodnimy, bo w Fighter Command jeszcze dwaj Anglicy i jeden Czech mają pretensję do zestrzelenia tego wyłowionego Niemca. A ten tuman nie podał w raporcie numeru... Widział, musiał chyba zapamiętać, ale nie podał!

Osobiście wcale nie byłem przekonany, że Młody widział ów numer, a tym bardziej, że go zapamiętał w tych okolicznościach. Gdyby zaś istotnie tak być miało, wcale nie wydawałoby mi się dziwne, że nie podał go w zeznaniach. Nikt przecież nie mógł przewidzieć wówczas, że będzie to miało jakiegokolwiek znaczenie. Ale nie chciało mi się dyskutować ze Stefanem nad tą sprawą. Natomiast miałem niejaki skrupuły co do poszukiwań w pokoju Lejby podczas nieobecności tego ostatniego. Tylko że Stefan w ogóle nie chciał o tym ze mną gadać.

– Biorę na siebie całą odpowiedzialność – oświadczył.

Przewróciliśmy więc pokój Lejbie do góry nogami, po czym okazało się, że owe „papiery” – paczka listów i fotografii, dwa wycinki z gazet, legitymacja i kalendarzyk kieszonkowy – leżały na samym wierzchu, na półce z książkami.

Listy były od jakiejś Mary; fotografie częściowo pochodziły zapewne z Polski, częściowo zaś przedstawiały Młodego w różnych okolicznościach jego prywatnego życia w Wielkiej Brytanii, głównie na motocyklu albo przy motocyklu, z Mary i bez Mary; wycinki z gazet dotyczyły obozu Polaków internowanych w Szwajcarii; legitymacja, wystawiona na nazwisko Młodego, stwierdzała, że jest on

członkiem Szkockiego Touring-Clubu; wreszcie kalendarzyk zabazgrany był adresami, notatkami o sprawunkach, spotkaniach i wyjazdach, obliczeniami zużycia kuponów i benzyny do motocykla, datami urodzin czy też imienin itp.

Dopiero pod datą dwudziestego dziewiątego września znaleźliśmy krótką notatkę, bardziej nas interesującą, o przydziale do dywizjonu myśliwskiego. Dziesiątego października Młody zapisał: „Mój pierwszy sweep²¹. Npla nie spotkałem”. Potem – jeszcze dwie podobne notatki. Potem znów: „Widziałem Me-110. Uciekł”. I wreszcie: „Zestrzeliłem pierwszy samolot, Ju-88 z eskadry Falke, numer fabryczny 2491”.

– No? – powiedział Stefan z wyrazem triumfu. – I co ty na to?

Oczekiwał widocznie, że będę go podziwiał, ale omylił się. Od dłuższej chwili podejrzewałem, że już startując ze swego dywizjonu wiedział o tej notatce i że całe to „odtworzenie przebiegu wypadków”, głębokie namysły i poszukiwania „promyka światła” oraz nagły genialny „przebłysk odkrywczy”, że jednym słowem – cała rozmowa ze mną była naiwną komedią z jego strony. Ułożył to sobie zawczasu, aby mnie olśnić literackością zdarzenia i zachęcić do napisania tej historii. Jeśli zaś idzie o numer fabryczny niemieckiego samolotu, to nietrudno go było zapamiętać: cyfry odczytane na odwrot – 1942 – zapamiętałby każdy.

Powiedziałem Stefanowi bez ogródek, co o tym wszystkim myślę, ale zapał się w żywe oczy. Nie chciał zostać u nas na lunchu, schował notatnik Młodego do kieszeni i – nie troszcząc się o straszliwy bałagan w pokoju Lejby – odleciał do Aberdeen, żeby na miejscu stwierdzić, jaki numer ma wyłowiony z morza Junkers.

Byłem zły na niego, bo doprowadzenie do porządku tego pokoju zajęło mi prawie dwie godziny po południu. Wieczorem zaś Lejba wrócił i robił mi gorzkie wymówki, że nic z jego rzeczy nie leży teraz na miejscu, jakkolwiek tłumaczyłem mu, że to Stefan ponosi całą odpowiedzialność.

Nazajutrz trochę się wypogodziło i pułap chmur podniósł się znacznie, a koło południa wyrzało słońce. Szliśmy z Lejbą na przelaj przez lotnisko do operation, gdzie mieliśmy coś do załatwienia, gdy

²¹ Sweep (ang.) – dosłownie „wymiatanie”, rodzaj bojowego zadania lotniczego.

nad głowami przeleciał nam znów jakiś Spitfire, zwariowany jak wszystkie. Wskoczył zza hangarów pięć metrów nad ziemią, śmignął w górę, zawrócił i wykręcił beczkę, po czym schodził pod wiatr jak do lądowania.

– Zabłądził, głupi tuman – powiedział Lejba, który z pogardą odnosił się do myśliwców. – Patrz: wraca z jakiegoś wypadu i chyba zestrzelił Niemca, bo się popisuje tą beczką. Tylko mu się lotniska pomyliły, myśli, że to jego stacja. Wyrrywajmy – zawołał nagle, bo myśliwiec siadał prosto na nas.

Uskoczyliśmy w bok, ale on nie wylądował, tylko dodał gazu, położył się w głęboki zakręt tuż nad ziemią, jakby chciał obejrzeć lotnisko i – zapewne zawstydzony swoją pomyłką – wziął kurs na południe, stromo wzbijając się w górę.

Lejba spoglądał za nim, z politowaniem kiwając głową.

– Pewnie się teraz dopytuje przez radio, co to za stacja – powiedział cierpko.

Skęciliśmy na szosę i w kwadrans później byliśmy już na miejscu. Załatwiwszy sprawy służbowe, zaszliśmy do flight-lieutenanta Morissona, który kończył dyżur i miał nas swoim samochodem odwieźć do kasyna.

Ten Morisson był dawniej oficerem administracyjnym naszego dywizjonu. Przywiązał się do nas, a specjalnie ofiarował się do Lejby, z którym złapał piwo i grywał w bilard. Byli podobni do siebie z usposobień i zamiłowań: obaj spokojni i trochę senni, obaj ceniący wygodę i obdarzeni pogodnym optymizmem.

Ale tym razem zastaliśmy Morissona w rozterce. Telefonował na wszystkie strony, grzebał się w aktach i pomrukiwał: bloomy damn! – co już było szczytem wszystkiego, czego można się było po nim spodziewać. Zobaczywszy mnie i Lejbę, zupełnie „wyszedł z siebie” i oświadczył, że niebo mu nas zsyła, po czym zapytał z wyraźnym niepokojem, czy w naszym dywizjonie jest Cyprensztajn.

– Cyprensztajn? – powtórzył Lejba. – Na pewno nie! Bo co?

Morisson westchnął i opadł na krzesło.

– Nic nie rozumiem – powiedział przygnębiony. – Przed kwadransem przeleciał nad naszą stacją Spitfire. Leciał z Aberdeen, a minąwszy lotnisko wziął kurs na Londyn...

Coś mnie tknęło: Stefan wczoraj poleciał do Aberdeen, gdzie morze wyrzuciło szczątki Junkersa...

– Wziął kurs na Londyn – ciągnął dalej gasnącym głosem smutny Morisson – i wywoławszy naszą stację, nadał taką depeszę. Masz, czytaj – podał Lejbie kartkę papieru.

Zajrzałem mu przez ramię. Na kartce był następujący tekst:

FLIGHT-LIEUTENANT CYPRENSZTAJN STOP 2491 ZGADZA SIĘ STOP JU-88 ZALICZONY STOP STEFAN.

– To chyba jakiś szyfr – powiedział Lejba. Nagle uderzył się dłonią po udzie.

– Ależ myśmy widzieli tego Spitfire’a! – zawołał. – Wracał z wypadu, podczas którego zestrzelił Niemca, bo wykrcił beczkę nad lotniskiem. „Ju-88 zaliczony” – no więc...

– Może byśmy już pojechali na lunch – powiedziałem niecierpliwie. – To się przecież samo wyjaśni.

– Ale kto jest ten Cyprensztajn? – upierał się Morisson.

Nagle Lejba spojrział na mnie, jakby się budził.

– Słuchaj no, Herbert – powiedział wełno – czy to nie dotyczy Młodego?

Wzruszyłem ramionami.

– A dajże mi spokój z Młodym.

– Bo przecież mówiłeś, że Stefan poleciał wczoraj do Aberdeen, żeby ten numer... Ależ naturalnie! Pokaż no tę depeszę.– zwrócił się do Morissona.

Przeczytał ją półgłosem i – już zupełnie obudzony – zaczął wyjaśniać Anglikowi całą sprawę.

– A beczkę wykrcił symbolicznie, za zwycięstwo tamtego – powiedział w końcu. – I jak z tego wynika, depesza jest do Herberta.

– Ale dlaczego Cyprensztajn? – powtórzył swoje Morisson.

Myślałem, że mnie krew zaleje.

– To mój nowy pseudonim – oświadczyłem ze złością. – Ale jak ci się nie podoba, to możesz nadal mówić do mnie Herbert, nie Cyprensztajn.

6. Zestrzelili nas nad Francją

Kartka Czerwonego Krzyża z oflagu od Górala i depesza od Sarata z Gibraltaru nadeszły jednego dnia. Góral pisał:

„Zestrzelili nas w drodze powrotnej znad Berlina, w północnej Francji. Wszyscy zdrowi, czekamy końca wojny. Nie wiemy, co się stało z nawigatorem. Mam trzech spośród naszych do brydża i czas jakoś mija. Jeżeli będziecie przysyłali paczki, a zwłaszcza papierosy, to wytrzymam. Pocieszcie Lucy, tylko nie za gorliwie! Piszę do niej, ale dajcie jej znać, że i do was pisałem. Wszystkich was pozdrawiam serdecznie. Do zobaczenia – Góral.”

Właśnie zaczęliśmy się zastanawiać, kto w tej załodze był nawigatorem – (jakże krótka jest pamięć o zdarzeniach, gdy idą jedne za drugimi, rzucając groźne cienie jak od czarnych chmur przepływających nad nami, zalewając nas jak fale u brzegu, potrącając nas jak brutalni ludzie, którym się śpieszy, mijając nas w pędzie jak samochody prowadzone przez pijanych, nieprzytomnych kierowców, osuwając się dokoła nas jak lawina – o zdarzeniach piętrzących się za nami jedne na drugich, że nie sposób rozeznąć ich szczegółów, utrwalić wrażeń, uporządkować je w czasie i przestrzeni!) – zaczęliśmy przypominać sobie nawzajem tę wyprawę na Berlin, ostatnią, w której Góral brał udział, gdy nadeszła krótka depesza z Gibraltaru, adresowana bezimiennie „Do dowódcy polskiego dywizjonu bombowego nr...: NIE SPRZEDAWAĆ MEGO SAMOCHODU WRACAM W TYCH DNIACH SARAT”.

Ubawiła nas tej treści pierwsza wiadomość od Sarata i naturalnie przypomnieliśmy sobie zaraz, że to on właśnie był nawigatorem Górala w ostatnim locie na Berlin.

Nie urządziliśmy jeszcze sprzedaży z licytacji rzeczy zaginionej załogi (robi się to bowiem raz na parę miesięcy – hurtem), a co do samochodu, to i tak nikt by go nie kupił: był to stary grat, który złośliwie psuł się Saratowi raz po raz, przeważnie w nocy i przeważnie daleko od jakiegokolwiek garażu. Można było tę „Złotą Strzałę” spokojnie zostawić przez tydzień na szosie i z pewnością nikt by jej sobie nie przywłaszczył; co najwyżej policja odszukałaby

w końcu właściciela i ukarałaby go w drodze administracyjnej grzywną za brak świateł na postoju w nocy. Ale Sarat bardzo się do tego archaicznego pojazdu przywiązał i pierwszą jego troską było, czy go zastanie w garażu, gdy wróci.

Zawiadomiliśmy Lordównę o dobrych nowinach, wcale nie licząc na to, by Sarat tak prędko z Gibraltaru przyjechał. Lucy miała już wiadomość od Górala, o Saracie zaś wiedziała więcej niż my: w trzy dni później zobaczyłem jej szary roadster stojący przed kasynem i ją samą, w otoczeniu kilku kolegów, w pokoju dla pań.

– Sarat wrócił – powiedziała witając się ze mną. – Będzie tu za godzinę. I am so happy!

Siedział naprzeciw nas, wyciągnąwszy prawą nogę w szynie daleko w przód, i mówił zacinając się czasem lekko, gdy zwracał się do Lucy, by wtrącić objaśniające zdanie po angielsku.

– Ja rozumiem – zapewniała go z uśmiechem. – Niech pan mówi po polsku. Ja wszystko rozumiem.

Wtedy spoglądał dokoła po naszych twarzach i sam się uśmiechał, ale ten uśmiech nie odbijał mu się w oczach: oczy miał jakby przesycone cierpieniem, głębsze, jeszcze czarniejsze niż dawniej. Czasem przerywał w pół słowa i spoglądał nagle, jakby z niepokojem, w stronę drzwi. Potem przygryzał wargi i – pochylając głowę – kończył zdanie lub zaczynał inne, porzucając czy też gubiąc myśl poprzednią.

Zauważyłem, że jego czarną, gęstą czuprynę przyprószyła siwizna. Rysy pięknej męskiej twarzy wyostrzyły się, pionowa zmarszczka między brwiami pogłębiła się jeszcze, a sieć błękitnych żyłek na skroniach występowała wyraźnie w świetle stojącej za nim lampy. Zawsze był szczupły, choć silny: kości miał cienkie, długie, mocne ścięgna i zwarte mięśnie; teraz wysechł na drzazgę – mundur wisiał na nim jak na wysokim drewnianym krzyżu.

Mimo to nie wzbudzał bynajmniej politowania. Przeciwnie – jego wzrok, chwilami niespokojny, te nagle przerwy w opowiadaniu, ta sztywna noga ze stopą w gipsie, nawet ten uśmiech, który wybiegał tylko na wargi pozostawiając resztę twarzy w mroku, czyniły wrażenie czegoś bardzo mocnego, czegoś – powiedziałbym – wielkiego; wynosiły Sarata ponad nasz poziom; ponad poziom tego, co mówił

o sobie. Kazały się domyślać takiej siły, zdolności do takiego napięcia woli, o jakich nie można by sądzić na podstawie samych tylko słów tej opowieści, której słuchaliśmy przecież z zapartym tchem i którą byliśmy głęboko przejęci.

– Więc Góral umówił się z nami, że zbombardujemy gmach kanclerski Hitlera – powiedział Sarat, wracając do wątku, który mu przerwano pytaniem o jakiś szczegół. – Załoga się zgodziła i sierżant Ratajczak miał znaleźć ten cel, bo znał Berlin równie dobrze jak, dajmy na to, ja znam Warszawę. Naturalnie nie podjąłbym się zbombardować na przykład gmachu gestapo w alei Szucha z wysokości dwudziestu tysięcy stóp, w nocy, kiedy Warszawa jest nie oświetlona; ale z dwóch, trzech tysięcy – myślę, że trafiłbym. No i właśnie zesłiśmy na trzy tysiące nad Berlinem...

– Zesłiście na trzy tysiące?!... – powtórzył ktoś z niedowierzaniem i podziwem. – Jak?!

– Ratajczak się przymierzył od jakiegoś tam przedmieścia, które paliło się jak cholera i poszliśmy piką w dół.

Zygmunt trącił mnie łokciem.

– Zwariowali – powiedział, wzruszając ramionami i marszcząc brwi.

– No i co? – spytał Lejba.

– Bardzo dobrze wycyrklował – rzekł Sarat. – Bałem się, że przy wychodzeniu z tej piki urwie nam bomby albo nie wytrzymają skrzydła, ale wytrzymały i jedno, i drugie. Góral wyrównał nad jakąś szeroką ulicą, która płonęła po obu stronach. Nikt do nas nie strzelał, choć nurkując przechodziliśmy kilka razy przez reflektory. Nie złapali nas w stożek i albo w ogóle nie dostrzegli, albo uważali nas za wykończonych. Nigdy nie byłem tak nisko nad celem, jak wtedy. To robi wrażenie... Szliśmy przez dym jak przez chmury, rzucani podmuchami wybuchających bomb, które padały to tu, to tam, niemal wprost na naszym kursie. Nad nami – rozumiecie? – były inne maszyny. To było strasznie denerwujące: mogliśmy zderzyć się z taką baryłką w powietrzu; mogła nas trafić po drodze... Rzucano także od nierówno nagrzanego powietrza, które kotłowało się nad Berlinem jak lotny ukrop. Niewidzialne, potężne gejzery rwały w górę; poskręcane strumienie podrywały nas, zmiatały ze swej drogi, niosły w prądzie

i zatapiały w wirach. A my... My – uparliśmy się dolecieć nad cel. Chwilami zdawało mi się, że lecimy przez piekło, po którym tańczą oszalałe zgraje diabłów, czarownic czy innych potępieńców – tańczą i potrącają nas, spychają z drogi, wciągają w ten cwałujący taniec bez rytmu, porywają z sobą na zatracenie. Wtem zesłaliśmy znad obszaru objętego ogniem i Ratajczak powiedział, że cel jest wprost przed nami. „Tylko flara by się przydała, panie kapitanie – powiada – bo ciemno, nieprawdaż, a szkoda, żebyśmy teraz gola nie strzelili, jak już tu jesteśmy”. Rzuciliśmy flarę, jedną i drugą. Wtedy zaczęli do nas grzać – no! Myślałem, że to koniec z nami. Ale cel był tuż: wchodził mi właśnie na celownik. „Ten gmach z okrągłym podjazdem?” – pytam. „Ten – mówi Ratajczak. – Drugi od rogu; jak te trawniki – o! Teraz, panie kapitanie, teraz!” Położyłem całą serię bomb, ileśmy ich mieli. Nie widziałem, gdzie padły, ale strzelcy narobili wrzasku, że „w celu”. Góral dał tymczasem pełny gaz i rwaliśmy w zakrętach, coraz niżej, bo nie było sensu pchać się do góry: na dwa tysiące czy na pięć – jednakowo nas mogli zdjąć. Do dziś nie wiem, jakim cudem wymknęliśmy się reflektorom i artylerii; chyba połowa obrony przeciwlotniczej Berlina uwzięła się, żeby nas wykończyć. Ze wszystkich stron pochylały się ku nam reflektory, ze wszystkich stron pędziły na nasze spotkanie pociski, jak bańki gazu w szampanie; co kilka sekund stawały przed nami zapory ogniowe, a my lecieliśmy jeszcze i jeszcze; żyliśmy, wymykaliśmy się, kluczyliśmy przez ten gąszcz śmierci, wsłuchani w warkot silników i w grzechot odłamków, które strzępiły nam skrzydła i stery, napięci w oczekiwaniu nieuniknionego – zdawałoby się – końca, gdy wreszcie jeden z owych pocisków rozwali maszynę.

Nic podobnego nie nastąpiło. Nikt nie był nawet drażniony. Może tylko dzięki temu wytrzymałem nerwowo te kilka minut i nie zacząłem krzyczeć, jak na to miałem ochotę.

Wyszliśmy spod ostrzału daleko poza Berlinem i Góral dopiero wtedy zaczął nabierać wysokości, a ja dopiero wtedy zauważyłem, że lecimy na zachód z lekkim odchyleniem ku południowi, kursem 240 stopni. Musiało minąć z pół godziny od chwili zrzucenia bomb, gdy zidentyfikowaliśmy Elbę, gdzieś na południe od Magdeburga. Wtedy

dopiero zaczęliśmy rozmawiać i Góral powiedział, że spada mu ciśnienie smaru...

Sarat przerwał nagle i zwrócił się do Lucy:

– Do you know, what it means?

– Yes, I know – powiedziała cicho. – Continue.

Więc mówił dalej, rozważnie dobierając słowa, jakby się wystrzeżał, by nie przesadzać, jakby to, że mówił o sobie czy o swojej załodze, krępowało wrodzoną mu żarliwość opowiadania i plastykę opisu.

Dla nas, którzy znamy takie przejścia z własnych doświadczeń, z własnych niepokojów, z odpartych przez każdego z nas szturmów strachu, przerażenia czy nawet rozpacz – dla nas fakt zawarty w tych kilku słowach: „spada ciśnienie smaru”, ma zupełnie inną wymowę niż dla ludzi, którzy tego nie przeszli.

Nawet teraz, gdy piszę te słowa, wyrastają one z tekstu jak coś, w czym mieści się groźba, niebezpieczeństwo, utajona zawierucha fatalnych zdarzeń, których nie można przewidzieć; nie można objąć myślą, ale które przeczuwa się, o których się wie, że nabrzmiewają, zbliżają się, zawisają nad nami.

„Spada ciśnienie smaru”... Nad Elbą, w samym środku Niemiec, o setki mil od Anglii, w nocy, na wysokości kilku czy kilkunastu tysięcy stóp. Na jak długo starczy tego smaru, który zapewne wycieka przez uszkodzony przewód lub z przestrzelonego zbiornika? Czy można będzie dolecieć do Francji? Czy tylko do Belgii albo Holandii? Kiedy zatrą się silniki? Kiedy zwolnią, a potem staną rozpędzone łopaty śmigieł i cisza poświstująca pędem wedrze się do wnętrza samolotu?

„Spada ciśnienie smaru”... Nie doleczysz do bazy. Szczęknie odwracana wieżyczka tylnego strzelca; przedni przeciśnie się ku włazowi w pokładzie i otworzy klapę, kabina napelni się zimnym wichrem i załoga kolejno będzie skakać w ślad za tylnym strzelcem, który opada już ku ziemi, daleko za ogonem samolotu, zagubiony w mroku, sam – sam jeden! I ty będziesz sam. Zupełnie sam.

„Spada ciśnienie smaru”... Coś przecina wstęgę dni i spraw, wśród których żyłeś. Coś odgradza cię od wszystkiego ścianą nie do ominięcia, nie do przebicia, za którą pozostaną: dziewczyna, która na ciebie czeka, zaczęta książka, list, który miałaś jutro napisać, nie

dokończona rozmowa i wszystko, wszystko, co było do tej chwili – urwane nagle, dalekie, nieosiągalne, przypadłe na lata albo na zawsze. Przed tobą jest noc i ponury świt w obcych, nowych warunkach, w niewoli. Wszystko, o czym myślałeś, wszystko, o czym marzyłeś, wszystko, coś miał, zostało tam, daleko. Z sobą zabierasz może tylko tęsknotę do tego, co już przedtem zostawiłeś w Polsce. Tęsknotę stokroć teraz większą, gorszą, trudniejszą do zniesienia.

Na to czekasz usłyszawszy słowa: „Spada ciśnienie smaru”... Jak długo trzeba będzie czekać: godzinę? pół godziny? może dwie? Nie wiesz. I nic na to nie można poradzić: tak być musi!

Sarat nie mówił o tym wszystkim. Zwracając się do Lucy, zapytał tylko: „Czy pani rozumie, co to znaczy?” – i można było przypuszczać, że idzie mu wyłącznie o angielskie znaczenie słów „spadek ciśnienia smaru”.

Nie wracał już zresztą do tego, podobnie jak nie starał się uprzytomnić Lucy znaczenia innych wypadków i innych słów, skąpych, odmierzanych na nasz użytek, zawierających treść nam tylko znaną do głębi.

Mówił, jak zdecydowali się przebyć największą część drogi nad lądem, by uniknąć przymusowego wodowania na Morzu Północnym. Jak przelecieli na południe od Zagłębia Ruhry i minęli Ren, ostrzeliwani przez artylerię niemiecką. Jak wyszli na Liege, a stamtąd wzięli kurs na Calais.

Tu, już nad departamentem Nord we Francji, zaatakował ich myśliwiec niemiecki. Pierwsze jego serie zapaliły prawy silnik, po czym lewy bądź zatarł się z braku smaru, bądź został również uszkodzony.

Załoga wyskoczyła. Sarat skakał przed Góralem jako czwarty.

– I na tym się kończy to, co wiedziałem o nich wszystkich przez parę miesięcy – powiedział do Lucy po angielsku. – Bardzo byłem o nich niespokojny...

– A oni sobie w brydża pogrywają – odezwał się ktoś głupio.

Sarat nie od razu zrozumiał.

– Kto – w brydża? Przecież oni... oni są tam.

Żrenice rozszerzyły mu się, jakby w przestkach. Przygarbił się, skulił ramiona i nagle spojrzął szybko w stronę Lucy. Oczy ich

spotkały się na ułamek sekundy i uciekły od siebie, spłoszone. Mięśnie Sarata, napięte przez chwilę, zwolniały. Coś jak błysk przypomnienia przemknęło po zmarszczonym czole, przewinęło się po ustach jak jakieś słowo pomyślane i omal nie wymówione, zatrzymało się w drganiu szczupłej ręki o długich nerwowych palcach. Uśmiechnął się znowu samymi wargami i nagle powiedział:

– Ach, naturalnie: grają. To tylko ja tak się bałem... To jest: mnie się udało, a oni...

Przerwał, pochylił się w przód, jakby czegoś wypatrywał na dywanie zaścielającym podłogę przed kominkiem i nie podnosząc wzroku opowiadał dalej, już tylko o sobie.

Sprawdził klamry spadochronu i rzucił się w czarną przepaść huczącą wichrem, zwinięty w kłęb, z kolanami pod brodą i rękami skrzyżowanymi na piersiach, trzymając kurczowo uchwyt zwalnicza, żeby mu się gdzie nie przesunął.

Natychmiast po skoku doznał uczucia gwałtownego pędu w górę: tęgi, zwarty opływ powietrza jak elastyczny hamak podłożył mu się pod plecy i obejmował go coraz silniej w miarę wzrastającego przyspieszenia. To uczucie nie ustępowało jeszcze przez parę sekund po szarpnięciu pierścienia; przez parę długich sekund, które potęgowały do kwadratu i sześcianu początkową niewielką sumę niepewności i obawy: czy spadochron rozwinie się prawidłowo?...

Zadarłszy głowę usiłował zobaczyć, co się dzieje powyżej za jego plecami, i właśnie dostrzegł w ciemności bladą smugę wywleczonych linek, gdy przyhamowało go i odwróciło nagle twarzą ku ziemi, czarniejszej niż niebo ponad nim. Pęd zwolniał, rozwiął się, uciekł i Sarat uświadomił sobie, że siedzi w dobrze dopasowanej uprzęży, zawieszony – jak mu się zdało – nieruchomo w samym środku nocy, między niebem a ziemią. Wydało mu się także, iż do tej ziemi jest chyba równie daleko jak do gwiazd, które teraz widział poza obrębem wydętej czaszy spadochronu nad głową.

Mylił się jednak: ziemia była blisko. Ciemność pod nim zgęstniała raptem – i zanim zdążył podciągnąć się na linkach, aby złagodzić lądowanie – już zderzył się z nią gwałtownie, jak brutalnie rzucona kłoda.

Chciał się zerwać natychmiast, chciał biec, uciekać nie wiadomo dokąd, ale był tak słaby, że zaledwie z trudem powstał. Pierwsze stąpienie powaliło go zresztą z powrotem na ziemię: rwący ból w stopie obezwładnił go całkowicie, przenikając nagle przez cały układ nerwowy aż do mózgu jak prąd elektryczny. Myśl, spięta tym prądem, błysnęła jasno i ostro:

Złamałem nogę!

Poczuł krople potu na czole, duszność i mdłości. Coś jak szpony wpiło mu się pod zębra, sięgnęło do trzewi, do płuc, pod gardło.

Kto inny na jego miejscu pomyślałby chyba, że umiera. Ale Sarat powiedział:

– Pomyślałem, że trzeba działać spokojnie i systematycznie: musiałem, rozumiecie, odpocząć, bo się trochę zdenerwowałem.

Odpoczywał więc, powoli odpinając i zwijając spadochron, a wreszcie wstał znowu i zaczął próbować: jak stapać, żeby najmniej bolało. Doszedł do wniosku, że ma pękniętą kość pomiędzy wielkim palcem a stawem stopy i – kuśtykając na pięcie – powłókł się polami w stronę zarośli, które czerniały na pagórku widocznym na tle nieba.

Nie myślał, co będzie dalej, nie miał żadnego planu, nie powziął żadnego postanowienia. Szedł tam, instynktownie szukając ukrycia, jak ranne zwierzę tropione przez psy. Chciał zaszyć się w krzaki, nie widzieć otwartej przestrzeni, która wydawała mu się teraz wroga i niebezpieczna. Chciał mieć dokoła siebie, blisko, gałęzie i drzewa, żeby tam, wśród nich chociaż przez chwilę mieć złudzenie, że nie wypatrzą go natychmiast; że to, co ma nastąpić, odwlecze się o godzinę, o pół godziny, na wtedy, gdy będzie silniejszy, gdy będzie w stanie myśleć, rozumować, bronić się. Jak? Czym?

W jaki sposób i po co? – nie wiedział. Kierował nim instynkt; silniejszy niż ból, silniejszy niż on sam. Instynkt: to, co pozostaje w człowieku pobitym, obezwładnionym, skazanym nieodwołalnie na klęskę; w człowieku, któremu odebrano możliwość walki i wszelką nadzieję ucieczki; w człowieku osaczonym, samotnym i w dodatku – rannym.

Włókł się przez jakieś warzywniki, rzyska i role jęcząc z bólu, ze wzrokiem utkwionym w owe zarośla i wspinał się pod górę, jakby tam

rzeczywiście czekało go bezpieczne schronienie. To był jedyny cel; to było tymczasem wszystko, czego chciał: dostać się tam; usiąść.

Dopiero gdy wchodził między drzewa i krzaki, pomyślał:

Wyłamię sobie kij: będę się mógł podpierać, idąc jutro dalej.

I wtedy nagle zdał sobie sprawę z całej beznadziejności tego zamiaru. Jutro? Przerażliwie jasno uświadomił sobie w skrócie, gdzie jest i co się dzieje lub co się zacznie dziać lada chwila: departament Nord; Francja; garnizony niemieckie, policja, żandarmeria, telegraf, telefon, motocykle i samochody, patrole, poszukiwania; „jeden z członków załogi polskiego Wellingtona jest w tej okolicy”.

Zwinięta czasza spadochronu wysliznęła mu się z rąk. Popatrzył na rozpełzły ślisko tłumok jedwabiu biejący u jego stóp i – ostatecznie wyczerpany – osunął się na ziemię.

Nie umiałby powiedzieć, czy spał. W każdym razie – nie myślał przez resztę nocy, a pierwszym bodźcem zewnętrznym, który wyrwał go ze stanu odrętwienia, był ryk krów i szczekanie psa. Wtedy stwierdził, że jest widno i zimno. Zaraz potem usłyszał głos i rozpoznał słowa francuskie, jakkolwiek po francusku mówił słabo. To chłopak gnający krowy nawoływał psa i przemawiał do jakiejś Petronelle. Petronelle odpowiedziała przeciągłym rykiem, a pies zaczął ujadać i warczeć w sposób wyraźnie wrogi.

Wtedy ukazał się chłopak. Dostrzegł obcego i stanął jak wryty z otwartymi ustami.

Sarat od razu przystąpił do rzeczy i wyjaśnił, skąd się tu wziął. Ale tamten zdawał się nie rozumieć. Stał i gapił się, nic nie mówiąc.

– Pomóż mi – powtórzył Sarat, jak mógł najwyraźniej. – Potrzebne mi jest ubranie. Cywilne ubranie, rozumiesz?

Chłopiec obejrzał się. Od strony drogi słychać było turkot wolno jadącego wozu.

– Ja nie mogę – powiedział nagle. – Tu są Niemcy. Wszędzie są Niemcy...

Sarat spojrzał również ku drodze i zobaczył dwukołowy wóz chłopski zaprzęzony w jednego konia.

– Kto to jedzie? – spytał z niepokojem.

– Madame Carotte, wdowa po mleczarzu. Bonjour, madame Carotte!
– zawołał postępując ku drodze i oglądając się niepewnie, czy człowiek z krzaków go nie ściga.

– Bonjour, Pierre – odrzekł gruby, prawie męski głos. – Qui est la?

Wóz stanął, Sarat zaś podniósł się i rozchylił gałęzie. Tęga, rumiana kobieta w słomkowym kapeluszu na ciasno zwiniętych szpakowatych włosach wychyliła się z siedzenia i przyglądała mu się bacznie.

– Kto to jest? – zwróciła się znów do chłopca.

– Bo ja wiem? Tu leżał w krzakach. Mówi, że jest lotnikiem. Że Niemcy go zestrzelili. Ubranie chciał ode mnie kupić, ale przecie ja nie mam ubrania na sprzedaż, więc...

Madame Carotte żwawo zeskoczyła z wozu i – rozejrzawszy się na wszystkie strony – podeszła bliżej.

– Pan jest angielskim lotnikiem?

Sarat powiedział, że jest Polakiem i że służy w polskim dywizjonie bombowym w Wielkiej Brytanii. Ofiarowywał pieniądze i swój piękny skórzany kombinezon w zamian za stare ubranie, które by mu dostarczono.

Ale wdowa po mleczarzu nie chciała o tym słyszeć.

– Nie, nie, nie! Mon Dieu – to grozi rozstrzelaniem... Rozumie pan? Nie mogę. Niech pan stąd odejdzie. U nas we wsi są Niemcy. U mnie w domu. Niech pan stąd idzie.

– W mundurze? – zapytał Sarat. – To już najlepiej pójdę wprost do pani domu.

Przeraziła się.

– Co?! Dlaczego do mnie?! Ja pana nie znam. Ja nic nie wiem. Ja...

Bezradnie dreptała w miejscu, nie mogąc zdecydować się odejść, a widocznie obawiając się pozostawać tu dłużej oko w oko z tym niebezpiecznym człowiekiem, który mógł ściągnąć nieszczęście na jej głowę.

– Więc dobrze – powiedziała wreszcie. – Przyślę panu ubranie. Ale to, co pan ma na sobie, trzeba ukryć i – Bon Dieu! Spadochron! Tego tylko jeszcze brakowało...

Sarat spojrzał z uśmiechem na bielejącą poza nim płachtę.

– I am sorry... – zaczął. – Je vous demande pardon – poprawił się swoją niezgrabną francuszczyzną – widzi pani: skacząc bez spadochronu, bardzo łatwo można się zabić...

Veuve Carotte nie zareagowała na tę subtelną ironię. Postanowiła działać, i to działać szybko. Siadając na wóz wydawała ostatnie polecenia, jak dowódca swoim podkomendnym:

– Niech pan zawinie w to parę kamieni i dobrze zwiąże. Pierre, zabierzesz ten pakunek i wrzucisz do rzeki pod tamtym brzegiem. Tylko żeby nikt nie widział. I ani słowa, rozumiesz? Ja tu zaraz przyślę dziewczynę z ubraniem i coś do jedzenia. Więcej nic dla pana nie możemy zrobić.

Sarat odpowiedział, że o nic więcej nie prosi i że bardzo, bardzo dziękuje.

– I tak zaczęła się moja wędrówka – mówił teraz wolno, podnosząc wzrok od dywanu i spoglądając po naszych twarzach. – Długa, bolesna wędrówka ze złamaną stopą, która za każdym krokiem zdawała się pękać na nowo. Postanowiłem, że nie dam się schwytać Niemcom; że wrócę do Anglii, bo...

Urwał nagle, jakby powstrzymując się w ostatniej chwili od wyjawienia wobec nas, dlaczego powziął to postanowienie. Wobec nas czy może tylko wobec Lucy?...

W jego zachowaniu się, w jego sposobie opowiadania, w tych nie dokończonych zdaniach, w ucieczkach jego wzroku przed jej wzrokiem było coś dziwnego. Coś, czego nie mogłem zrozumieć. Coś jakby obawa, żeby nie powiedzieć za wiele o własnych myślach; o tym, co działo się w nim samym. Jakby chęć ograniczenia tej opowieści do zdarzeń i faktów zewnętrznych, bez ukazywania pobudek i doznań, myśli, wahań, walk, upadków i wysiłków, a przede wszystkim tego wewnętrznego nakazu woli, któremu zawdzięczał, że wrócił.

Kilkakrotnie podkreślał, że „miał szczęście”. Widocznie chciał nas przekonać, że okoliczności składały się dla niego szczególnie pomyślnie, czemu zresztą przeczyły fakty, które podawał później. Może myślał, że Góral zbyt łatwo, bez walki, bez próby ucieczki poddał się swemu losowi. I – być może – nie chciał, aby Lucy też tak myślała. A może po prostu poczucie solidarności z załogą krępowało

go wobec nas? Oni zostali, bo nie mieli szczęścia: zapewne schwytano ich natychmiast po lądowaniu. Nie nadarzyła im się żadna sposobność; los nie dał im żadnej szansy, nawet tak niewielkiej jak jemu. On wrócił i trochę wstydział się tego szczęścia, którego tamci mogli mu zazdrościć.

Mówił tak, jakby się usprawiedliwiał, że tu jest z nami, a jednocześnie – jakby chciał usprawiedliwić Górala, że wrócić nie zdołał.

Obaj pochodzili z gór. Góral – spod Nowego Targu; Sarat, lub raczej jego przodkowie, gdzieś z południa Europy – z Gruzji, z Kaukazu czy może z Czarnogórze. Obaj zapewne ponad wszystko cenili wolność. Obaj wybraliby największe niebezpieczeństwo, podjęliby największe ryzyko, aby uniknąć niewoli. Sarat miał możliwość takiego wyboru; Góral – nie. Ale Sarat nie chciał również, aby Lucy uświadomiła sobie w pełni, czym jest niewola dla Górala; czym byłaby dla niego samego. Dlatego zapewne pozostawił bez komentarza powiedzenie któregoś z kolegów, że tamci w niewoli „pogrywiają sobie w brydża”, choć zgoła inaczej o tej niewoli myślał, choć bał się jej bardziej niż śmierci, choć wytrzymał to wszystko, byle jej uniknąć, zdobywając się na wysiłek niemal nadludzki i – inaczej – zupełnie niezrozumiały...

Szedł przez wiele dni drogami na południowy zachód, nocując najczęściej pod gołym niebem, bo mało kto zgadzał się przyjąć go pod swój dach. Wobec Niemców udawał Francuza, inwalidę wojennego niespełna rozumu, powracającego do domu. Ale za słabo władał francuskim, aby to stosować wobec policji miejscowej. Nie miał żadnych dokumentów, więc unikał miast, ale w końcu musiał do jakiegoś miasta wstąpić, bo stopa siniała, puchła i dokuczwała mu coraz bardziej.

Na małej stacji wsiadł do pociągu. Na próżno szukał przedziału, w którym nie byłoby Niemców, i w końcu musiał zająć jedyne wolne miejsce obok dwóch żołnierzy niemieckich rozpartych niedbale między stłoczonymi cywilami. Starał się nie zwracać na siebie uwagi i udawał, że drzemie, myśląc przy tym, co odpowie, jeśli ktokolwiek

z rozmownych Francuzów o coś go zagadnie. Układał sobie francuskie zdania i z niepokojem zauważył, że wciskają się do nich wyrazy angielskie. Nawet krótkie „przepraszam” i „dziękuję”, nawet „tak” i „nie” podsuwały mu się po angielsku. Każde z tych słów mogło go zdradzić, nie mówiąc już o cudzoziemskim akcencie jego słabej francuszczyzny. Postanowił więc milczeć, odzywać się tylko w ostateczności, udając na pół głuchego.

Żołnierze rozmawiali o minionych „dobrych czasach” i o obecnych działaniach lotnictwa Sprzymierzonych nad Niemcami i nad Francją. Kilkakrotnie wspominali o Polsce, gdzie im się tak dobrze powodziło; gdzie tyle mieli jedzenia...

– Teraz tam jest bardzo niebezpiecznie – powiedział jeden z nich. – Ci przekłęci Polacy zabijają spokojnych Niemców. Zwłaszcza urzędników, i to najlepszych ludzi Führera...

Sarat dojechał na miejsce, szczęśliwie uniknąwszy rozmowy, wysiadł i – wyszedłszy z dworca – nie wiedział, co począć. Był głodny, zmęczony, obolały, przemarznięty. Miał bardzo niewiele pieniędzy i nie mógł sobie pozwolić na obiad. W jakiejś kawiarni wypił szklanekę mętnej kawy i rozgrzał się trochę, a potem zapytał usługującą dziewczynę, gdzie mógłby znaleźć doktora.

Wzruszyła ramionami.

– W szpitalu. Szpital jest na rue de la Republique.

Poszedł tam, dopytując się o drogę. Ale szpital był zajęty przez Niemców. Zawrócił więc sprzed wejścia i włączył się po ulicach szukając lekarza prywatnego.

Na drzwiach jakiegoś domu znalazł nareszcie mosiężną tabliczkę:

DR R PIUYJMUJE OD CZWARTEJ DO ÓSMEJ

Wszedł na schody, zadzwonił. Otworzyła mu pokojówka w białym czepeczku i w kokietyrjnym fartuszk z koronką. Czysta, elegancka, nieomal wykwintna.

– Pan ma zamówioną wizytę?

Powiedział, że nie, ona zaś spoglądała na niego podejrzliwie i wyniośle.

– Pan doktor musi mnie przyjąć – oświadczył, pokonując oneśmielenie i upokorzenie. – Mam złamaną kość w stopie. Proszę mnie zameldować.

Lekarz rozmawiał z nim niechętnie. Nie chciał w ogóle zbadać tej jego stopy:

– Niech pan idzie do szpitala.

Sarat zdecydował się. Powiedział, kim jest i dlaczego tu przyszedł. Ale to wywołało jeszcze większą niechęć doktora.

– Mój panie, cóż ja na to poradzę? Nogę trzeba prześwietlić, unieruchomić kość, no i musi pan leżeć. Od tego jest szpital...

Drzwi zamknęły się za Saratem. Od wewnątrz zachrobotał łańcuch. Doktor mówił poirytowanym głosem do pokojówki:

– ...i proszę takich pacjentów nie wpuszczać! Jeszcze mi tu policję albo gestapo ściągną.

Na dworze padał deszcz ze śniegiem. Zimny wiatr hulał po wyludnionych ulicach. Sarat szedł utykając i nie wiedział, co ma począć dalej. Trzeba było gdzieś przenocować. Myślał o tym niemal z rozpaczą, spoglądając na światła zapalające się w oknach domów i natychmiast przysłaniane czarnymi storami. Zobaczył policjanta, więc skręcił w jakąś przecznicę i niespodzianie natknął się na wojskowy patrol niemiecki. Omal nie rzucił się do ucieczki.

Ból w nodze zreflektował go. Minął żołnierzy, którzy zresztą nie zwrócili na niego uwagi, i szedł dalej, coraz wolniej, coraz bardziej zrezygnowany, coraz dotkliwiej odczuwając swe osamotnienia i beznadziejność tej pieszej wędrówki ze złamaną stopą.

Marzył o łóżku, o czystej pościeli, o ciepłej wannie i odpoczynku pod dachem, wśród czterech ścian, w przyjaznym otoczeniu domowych sprzętów, gdzie choć przez jedną noc mógłby się czuć bezpieczny.

Z uporem czepiał się myśli, że przecież ktoś mu wreszcie pomoże. Że zdoła otrzymać jakieś dokumenty, że znajdzie jakiś przytułek i będzie mógł podleczyć tę nogę, która teraz, poowijana szmatami, puchła i sprawiała mu niewypowiedziane cierpienia.

Przystawał, spoglądał na nią bezradnie i – gnany obawą, że zwraca uwagę policji lub niemieckich patroli – włókł się dalej. Wiedział, że w mieście obowiązuje godzina policyjna. Wiedział, że musi spędzić

noc w ukryciu, i daremnie szukał, rozglądał się, błędził, aby wśród obcych ulic i domów znaleźć schronienie do rana.

Wreszcie na rogu jakiegoś placu w zapadającym zmroku zauważył znak Czerwonego Krzyża wymalowany w oknach pierwszego piętra. Przekonawszy się, że jest to Czerwony Krzyż francuski, postanowił tam pójść.

W korytarzu spotkał młodą dziewczynę, która właśnie szła ku wyjściu. Gdy zwrócił się do niej o pomoc i powiedział, o co mu chodzi, zaprowadziła go do siostry dyżurnej, bardzo przejęta jego losem. Od razu nabrał do niej zaufania i pozbył się natychmiast tego onieśmienia, które ogarniało go teraz, szczególnie wobec młodych, czysto ubranych kobiet.

Siedząc w wygodnym fotelu odpowiadał na pytania ich obu, nie wyjawiając jeszcze, kim jest naprawdę. Mówił, że był w niewoli i że go zwolniono. Że wędruje do krewnych w południowej Francji. Że stracił wszelkie dokumenty, a jako Polak woli unikać spotkań z policją lub władzami niemieckimi.

Nie spodziewał się wcale, że to ostatnie wyznanie może go zgubić. Zauważył wprawdzie, że kobiety wymieniły między sobą szybkie spojrzenia, ale przypisał to obudzonemu ich współczuciu. Dopiero gdy starsza, siwiejąca już siostra dyżurna zapytała chłodno, czy rzeczywiście nie mógłby wylegitymować się wobec władz niemieckich, pojął, że nie może liczyć na daleko idącą pomoc z jej strony.

Instynktownie zwrócił się do młodszej, szukając u niej poparcia. Mówił teraz gorączkowo, spiesźnie, by mu nie przerwano, zanim zdoła przedstawić swoje rozpaczliwe położenie. Prosił o przytułek. Bodaj o nocleg. Ona zaś zdawała się być wzruszona i jakby szukała w myśli sposobu, jak spełnić tę prośbę.

Wtedy starsza pochyliła się ku niej i zaczęła coś mówić szeptem. Potem wstała.

– Dam panu kupony do jadalni – powiedziała idąc ku drzwiom. – A co się tyczy noclegu...

– Mais non, mais non, Susanne! – zawołała za nią młodsza. – Nie można tak...

Zawahała się jakby, wstała szybko i wybiegła za tamtą.

Sarat jeszcze niezupełnie rozumiał, o co im chodzi, ale obudzony instynkt ostrzegł go o niebezpieczeństwie: nie można było ufać tej drugiej kobiecie.

Zbliżył się do drzwi i nasłuchiwał. Z sąsiedniego pokoju dochodziły podniecone głosy. Po chwili – jak mu się zdawało – siostra dyżurna zaczęła rozmawiać z kimś przez telefon. To zaniepokoiło go tak dalece, że wyszedł na korytarz.

Nie zdążył jeszcze domknąć po cichu drzwi, gdy następne otworzyły się gwałtownie. Dziewczyna, którą tu spotkał wchodząc, chwyciła go za rękaw.

Szarpnął się w tył, zaskoczony. Ale ona powiedziała prędko:

– Niech pan stąd idzie. Niech pan ucieka, tędy!

Wskazała mu drogę do innej klatki schodowej.

– I niech pan to weźmie – sięgnęła do torebki.

Poczuł, że wciska mu w dłoń pieniądze.

– Prędko, prędko – nagliła, gdy się zawahał. – Tu przyjdzie policja.

Machinalnie wsunął banknot i srebro do kieszeni i odszedł bez słowa.

Namacał w ciemności poręcz i schody. Chroniąc, ile się dało, opuchłą stopę, wydostał się na ulicę i ruszył przed siebie – w mrok.

– Ta przygoda odstraszyła mnie na kilka dni od miast i od ludzi – powiedział poprawiając się w fotelu. – Z początku byłem nią wzburzony i złorzeczyłem owej starszej siostrze. Później doszedłem do wniosku, że – cóż chcecie – ona tylko ratowała siebie i ten oddział Czerwonego Krzyża przed ryzykiem, przed niebezpieczeństwem, jakie mogłem na nie sprowadzić. Dla niej wojna była dawno skończona i należało jakoś żyć; należało pomagać innym, ale tylko o tyle, o ile to nie stwarzało konfliktu z władzą; pomagać tylko tym, którzy się tej władzy poddali. A ja... Sami rozumiecie... Szedłem znów na południe i na zachód. Szedłem coraz wolniej, bo każdy krok opłacałem bólem. W końcu znów pojechałem do miasta. Do innego małego miasta, daleko na południu, gdzie można było w powietrzu wyczuć słony powiew wichrów znad Zatoki Biskajskiej, od Atlantyku. Przed rokiem nie było tam jeszcze Niemców. Gdybym się był tam wówczas znalazł... No, ale teraz – teraz Niemców było pełno; wszędzie! Tropili mnie. Przynajmniej tak mi się zdawało. Otaczała mnie zewsząd niepewność,

ciągała obawa aresztowania, stała, niezmienna atmosfera niebezpieczeństwa, Ocierałem się nieustannie o policjantów i o żandarmów. Nie mogłem odpocząć, nie mogłem usiąść na ławce, przystanąć pod murem, ogrzać się w bistro, aby nie ujrzeć po chwili podejrzanego osobnika, który mógł być agentem gestapo.

Wyobrażałem sobie, że sam wyglądam dostatecznie podejrzanie, aby zwracać na siebie ich uwagę. Ale najgorsze ze wszystkiego było chyba to, że noga szerniała mi aż do kolana i bolała coraz bardziej. Bałem się ludzi, nauczony już gorzkim doświadczeniem, ale przecież musiałem szukać ich pomocy, bo czułem, że sam zginę. I znów omal nie wpadłem.

To było właśnie w tym miasteczku. Zobaczyłem otwarty kościół i wszedłem tam, żeby choć trochę odpocząć i fizycznie, i nerwowo. W kościele – myślałem – nikt mnie nie będzie ścigał. Było niewiele osób i półmrok. Nikt na mnie nie patrzył. Mogłem przysiąść na stopniu pod ścianą bocznego ołtarza i odetchnąć. Tak: poczułem się przez chwilę bezpieczny. Ale to rozkleiło mnie zupełnie: po raz pierwszy od kilku tygodni nic mi nie groziło. Nie musiałem mieć się na baczności, nie trzeba było strzec się ciekawych ludzkich spojrzeń, nie trzeba było przygotowywać odpowiedzi na pytania, udawać głuchego i niespełna rozumu. Mogłem przez chwilę być sobą. Uświadomiłem sobie to wszystko i natychmiast ujrzałem całą swoją nędzę, wszystkie upokorzenia, daremne wysiłki i cierpienia. Próbowałem się modlić, ale zamiast tego zacząłem beczeć. Rozżaliłem się tak nad swoim losem, że... To, naturalnie, nerwy. Pofolgowałem sobie jak nigdy w życiu... Ale pomogło. Uspokoilem się i – dziwna rzecz – nabrałem jakoś otuchy. Pomyślałem, że jeśli dotąd mnie nie złapali, jeżeli udało mi się przeżyć tyle czasu i przebyć tyle drogi, to przecież przebędę jeszcze te sto pięćdziesiąt kilometrów do granicy, a tam... tam już wszystko wydawało mi się łatwe i proste. Tylko ta stopa... Stopa przypominała mi o sobie pulsującym bólem, który sięgał coraz wyżej i wyżej, rozpalając mi ciało gorączką. Gangrena – oto czego się bałem. Tok myśli przerwał mi dzwonek na podniesienie. Usłyszałem nosowy głos księdza: Dominus vobiscum... a potem – organy. Rozejrzałem się: kogo prosić o pomoc? Tego starszego pana ze wstążeczką Legii Honorowej? A może tę dziewczynę, która się tak rozgląda? Nie:

pewnie tu na kogoś czeka. Więc tego pana. Tylko jak zacząć? Co powiedzieć?...

Ogarnął nas pytającym spojrzeniem i nagle zmieszał się, nie wiadomo dlaczego.

– Dajcie no papierosa – powiedział, jakby ze zniecierpliwieniem. – Tam nie paliłem prawie wcale – zauważył, sięgając do wyciągniętej przez kogoś papierośnicy. – Dopiero w Gibraltarze...

Lucy mu przerwała:

– Co było dalej w tym kościele?

– W kościele? – powtórzył niechętnie. – E, nic.

Ale uparła się, żeby opowiedział szczegółowo, więc mówił dalej, starając się omijać wszystko, co nie dotyczyło samych tylko zdarzeń. Zamknął się znowu i widocznie pilnował się teraz, by nie zboczyć na tory dygresji uczuciowych ze szlaku opowiadania o faktach.

Jednak to, z czym zdradził się mimo woli, uprzytomniając sobie przebyte cierpienia, wymykało się i teraz spod jego kontroli. Spoza faktów wyzierały myśli i uczucia, którymi się kierował. Wylaniała się inna opowieść, jak wylaniają się z wolna tu i ówdzie półcienie, szczegóły drugiego planu na kliszy ostrego zdjęcia fotograficznego w pełnym słońcu, gdy podziałają na nią odczynniki chemiczne.

Myślę, że obrazy tej jego opowieści tak właśnie nabierały miękkości półtonów i tak występowały w szczegółach, przetrawione w umysłach niektórych z nas. Z pewnością tak właśnie widziała je Lucy, usiłując zresztą nie okazywać tego po sobie. Lucy, która myślała o Góralu..

Sarat mówił, że zdecydował się dopiero przed samym końcem nabożeństwa. Dojrzał pogrążoną w modlitwie siwą panią w żałobie. Pomyślał, że zapewne straciła syna albo męża i że ta okoliczność ułatwi mu – być może – pozyskanie jej współczucia i zrozumienia. Nie chciał jednak narzucać się jej, póki nie wstała i nie skierowała się ku wyjściu. Wówczas podszedł nieśmiało i powtórzył to, co mówił już tyle razy tylu innym ludziom:

– Przepraszam panią. Czy pani mogłaby mi dopomóc? Jestem lotnikiem. Mam złamaną stopę...

W odpowiedzi ofiarowała mu parę sous, a gdy nie chciał przyjąć i nalegał, by go wysłuchała, zagroziła mu policją.

Nie znalazł w mieście noclegu. Nie jadł nic od rana, bo miał w kieszeni tylko bilet kolejowy, z którym tu przyjechał, i – gdy uspokoił się trochę – żałował, że nie przyjął jałmużny.

Powlókł się na dworzec, aby przenocować w zatłoczonej, ciemnej poczekalni, i próbował zasnąć, oparłszy się w kącie na cudzym worku kartofli. Porzuciwszy myśl o wypoczynku, o ratowaniu nogi przed amputacją i o uzyskaniu czyjejkolwiek pomocy, zastanawiał się, jak dotrzeć do granicy. Wiedział, że pieszo nie dojdzie. Bał się żebrać, bo łatwo mógł zostać za to aresztowany. Pozostawało tylko jedno: ukraść...

Sam dziwił się, że tak spokojnie przyjął tę myśl. Odrzucił ją natychmiast, ale wracała. Coraz realniejsza; coraz bardziej natrętna, uporczywa, nie do odpędzenia. Próbował jeszcze z nią walczyć, ale już z góry wiedział, że przegra: zaczął paktować z własnym sumieniem, skłaniał się już ku argumentom, które wiodły do kompromisu: „pożyczę, oddam później”...

Rozejrzał się po sąsiadach; kto może mieć pieniądze?

Obok niego spała jakaś kobieta obejmująca przytuloną do niej dziewczynkę. To był ich worek z kartoflami. Wyglądały biednie, nieomal nędznie.

Na lewo przy stole o brudnym, lepkim blacie siedzieli dwaj robotnicy: stary i młody, zapewne ojciec i syn. Stary chrapał przeciągle; młody budził się co chwila, unosił głowę opartą o ramiona wyciągnięte przez całą szerokość stołu i rozglądał się ziewając.

Dalej – chudy, szpakowaty mężczyzna w czarnym surducie, wyglądający na księdza. Jakieś małżeństwo, zapewne drobny urzędnik z prowincji z brzydką, zwiędłą przedwcześnie małżonką. Samotna młoda dziewczyna o strapionej głupawej twarzy, z wyskubanymi brwiami. Blady, o ziemistej cerze chłopak z garbatą kobietą, która ćmiła straszliwie cuchnący tytoń, zwijając go wprawnie w bibułki. Kilku chłopów z wielkimi tobołami; jakiś młodzieniec w wyświechtanym palcie; jacyś wyrobnicy; przekupki, handlarze...

Kto może mieć pieniądze? – myślał Sarat.

Tak był zajęty tą myślą, że nie zwrócił uwagi na równy, zbliżający się z zewnątrz odgłos kroków kilku ludzi w podkutych gwoździach

butach. Dopiero głośna komenda: Patroli halt! poderwała go nagle jak wybuch petardy.

W tej samej chwili drzwi szczęknięły, zaskrzypiały w zawiasach i od progu błysnęło światło latarki.

– Ausweis und Fahrkartenkontrolle! Schnell, bitte.

Chlusnęło ukropem strachu. Nie było czasu do namysłu, nie było drogi ucieczki, nie było żadnej kryjówki, nie było ratunku.

Sarat udawał, że śpi. Wiedział, że to nic nie pomoże. Wiedział, że zostanie aresztowany. Ale chciał odwlec tę chwilę jak najdalej, aby choć trochę ochłonać, aby uspokoić gwałtowny łomot serca i odzyskać zaparty oddech. („Jak wtedy, zaraz po wylądowaniu ze spadochronem” – powiedziała Lucy. „Jak wtedy” – potwierdził nie patrząc w jej stronę.)

Słyszał, jak żandarmi zbliżali się ku niemu; słyszał półgłosne rozmowy Francuzów i szorstkie pytania Niemców.

– Margot! Ecoute, Margot!

– Qu'est-ce qu'il y a?

– C'est le contrôle. Mas-tu ton passeport?

Młody robotnik usiłował obudzić ojca:

– Le gendarme bosch demande les documents, papa...

Któryś z Niemców dosłyszał owo „bosch”. Rozległ się cios kolbą karabina i krzyk, który umilkł natychmiast. Żandarmi wywlekli nieprzytomnego na ulicę... Ktoś szarpnął Sarata za ramię.

– Sie, horen Sie mai! Ihr Ausweis!

Sarat udał oburzenie:

– Jaki znów paszport?!

Mówił prędko, z całą pewnością siebie, na jaką potrafił się zdobyć w tej decydującej chwili, słusznie przypuszczając, że żandarmi znają tylko po parę słów francuskich i że wezmą go za Francuza. Gestykulując żywo, oświadczył, że przecież zgłosił się w ich urzędzie do pracy w Argelles i został przyjęty. Właśnie czeka na pociąg. Jeździł już tam kilkakrotnie, ale nikt mu nie kazał nigdy zabierać paszportu!

Niemiec istotnie zrozumiał piąte przez dziesiąte.

– Was sagen Sie? Argelles? Wo haben Sie Ihre Fahrkarte? Billet?!

Naturalnie; to było do przewidzenia: zapytają o bilet...

Ociągając się, szukał po kieszeniach. Tymczasem pozostali żandarmi wyprowadzili jeszcze księdza i młodzieńca w wytartym płaszczu. Wyjścia na peron strzegł żołnierz z bagnetem na karabinie. U drzwi od ulicy stali dwaj inni z pistoletami automatycznymi w rękach.

Żandarm niecierpliwił się. Nie było sensu udawać, że bilet „gdzieś się zapodział”, skoro w ogóle się go nie miało. Sarat zamierzał już zrezygnować, gdy namacał w kieszeni przypadkiem zachowany bilet, z którym tu przyjechał rano. Mimowiednie wzruszył ramionami, zdając sobie doskonale sprawę, jak bardzo naiwnego wybiegu się chwyta, ale wyciągnął ów bilet i podał Niemcowi.

Ten spojrział, świecąc sobie latarką, mruknął coś pod nosem i skierował światło na twarz Sarata.

– Kommen Sie mit! – powiedział ostro.

Sarat pomyślał, że teraz wszystko ostatecznie przepadło. Wiedział, że już nie zdoła uciec, bo nawet jeśli wymknąłby się jakimś cudem w drodze, wytropią go zaraz, ponieważ nie ujdzie daleko z tą swoją nieszczęsną nogą jak kłoda. Wstał i popychany przez żandarma pokulał ku drzwiom.

Podoficer z jego biletem w rękę skinął na żołnierza, który stał u wejścia na peron. Przeszli przez główny hall, lecz – zamiast w stronę schodów wejściowych – skierowali się ku drzwiom w głębi.

Sarat dostrzegł nad nimi napis: Chef de gare, i wszedł do środka za żandarmem. Zanim wzrok jego oswoił się ze światłem, usłyszał pytanie po niemiecku:

– Pan jest zawiadowcą stacji?

– Tak. O co chodzi?

– Ten człowiek mówi, że jeździ stąd na robotę do Argelles. Tu jest jego bilet...

Sarat spojrział obojętnie na urzędnika we francuskim uniformie, który teraz trzymał w rękę jego bezwartościowy bilet, jak spogląda się na zegar wiedząc z pewnością, która jest godzina.

Wtem, zanim Francuz zdołał odpowiedzieć, ktoś otworzył drzwi.

– Herr Feldfebel, melde gehorsam...

– Czego tam znowu? – wrzasnął żandarm.

– Leutnant Müller chce pana widzieć.

– Dobrze. Zaczekasz tu. Tu, wewnątrz! Zaraz wrócę. Do tego czasu ten tutaj ma zostać. Verstanden?

– Zum Befehl!

Żołnierz z karabinem rozkraczył się u drzwi. Zawiadowca powiedział półgłosem do Sarata:

– Pan ma bilet do tej stacji... Kto pan jest?

Sarat nie miał już nic do stracenia. W kilku spieszonych urywanych zdaniach zamknął to, czego nie powiedziałby Niemcom. Nie zauważył nawet, że mówił na pół po angielsku, na pół po francusku. Nie panował już nad nerwami: przez nie domknięte drzwi słysząc było rozmowę między żandarmem a leutnantem.

– Jawohl, Herr Leutnant, jawohl.

– Argelles? – spytał nagle zawiadowca.

Sarat skinął głową:

– Argelles...

Stempel szczęknął raz i drugi.

– Bon voyage – uśmiechnął się zawiadowca. – Et fcońne chance!:

W tej samej chwili żandarm wrócił.

– Na, was ist los? Zna pan tego człowieka?

– Znam – powiedział urzędnik. – To inwalida wojenny. On jeździ do Argelles na robotę. Bilet jest w porządku.

– O której ma pociąg?

– Za dwie godziny. On tu zawsze nocuje, bo po dziesiątej nie wolno chodzić po mieście.

Żandarm jeszcze się wahał, ale widocznie śpieszył się i chciał z tym skończyć.

– Właściwie powinien mieć przepustkę – mruknął. – Ciągle jeszcze nie umiecie nauczyć waszych ludzi porządku.

Obejrzał się na żołnierza.

– Odprowadź go do poczekalni, Heinrich. Schnell. Będę czekał przy samochodzie.

– Dojechałem do Argelles – mówił Sarat gasząc niedopałek papierosa. – Dojechałem do Argelles i myślałem, że w ciągu dwóch lub trzech dni zdołam przejść zieloną granicę. Ale – Pireneje – ponad trzy tysiące metrów, z tą moją nogą... Nie przebywa się Pirenejów tak łatwo, nawet gdy się jest w pełni sił. A ja zdychałem z wyczerpania,

z gorączki, z zimna, z głodu i byłem naprawdę inwalidą... Ech, co wam będę opowiadał! Dopiero tam zrozumiałem, na co się porwałem. Gdybym to rozumiał od początku... No, mniejsza z tym. Argelles... Nie, to nie miał być ostatni etap. Zupełnie gdzie indziej spotkałem tych dwoje Francuzów, którzy mi pomogli. Dwoje ludzi, którym zawdzięczam, że tu jestem dzisiaj i że mam całą nogę. Spotkałem ich w tydzień po przybyciu do Argelles. Nie wszystko pamiętam z tego tygodnia. Miałem, wiecie, bardzo dużą gorączkę i... właśnie: zdychałem. Na śmietnikach, pod płotem jak pies. Bardzo mało w człowieku zostaje wtedy z tak zwanej duszy czy jak tam chcecie. Jeśli nie kradłem, to zapewne dlatego, że już nie miałem sił. Jeśli nie zdechłem, to nie dzięki własnej zasłudze. Człowiek, widzicie, jest inteligentnym zwierzęciem. Nakazy woli, hamulce moralne, wartości duchowe – wszystko to gdzieś się ulatnia w nędzy. Potem zamierają popędy i instynkty. Potem nawet głód. Pozostaje zmęczenie i niczym nie poskromiona chęć odpoczynku, zupełny bezwład. A gdy nędza mija, gdy już człowiek dostanie jeść, gdy się ogrzeje i wypocznie, najpierw budzi się instynkt. Najpierw powraca to, co w nas istnieje najdawniej, najgłębiej pod wierzchnią warstwą kultury, cywilizacji, różnych tam zwyczajów, konwenansów, ceregieli i wzniosłości. Nie żadne szlachetne uczucia i sentymenty, tylko to: zwierzęcy popęd, instynkt. Tak właśnie było ze mną. Jeszcze nie wiedziałem: utną mi nogę czy nie utną; jeszcze nie oswoiłem się ze szczęściem, jakie mnie spotkało, z przepychem, jaki mnie otaczał – w postaci, jak wy byście to ocenili, skromnego urządzenia domu wśród winnic francuskich, a już obecność w moim pokora kobiety, której to wszystko zawdzięczam, działała na moje zmysły i już ten dzielny mężczyzna, który był jej towarzyszem, stawał mi się nienawistny jako mój potencjalny (rywal. Nie mogłem myśleć o nich obojgu z wdzięcznością, jak na to zasługiwali. W niej widziałem tylko ładną, zgrabną kobietę, która zbliżała się do mnie wprawdzie po to, żeby mi poprawić pościel, żeby mi zmienić opatrunki i żeby mnie nakarmić, ale gdy uśmiechała się, gdy do mnie mówiła, gdy mnie dotykała pochylając się nade mną, nie pamiętałem o tym: była kobietą, mogła do mnie należeć, właśnie jako kobieta. To było dominujące: popęd... Kiedy przychodził Robert, pod wpływem jakiegoś zwierzęcego

impulsu zaciskałem pięści, a mięśnie w twarzy zwierzały mi się tak, jakbym miał pokazać zęby. Gdy zaś wchodzili razem, nie mogłem na nich patrzeć: coś takiego się we mnie działo, czego już teraz nie umiałbym określić... Dopiero po kilku dniach uświadomiłem sobie to wszystko. Dopiero po kilku dniach – jak byście powiedzieli – stałem się normalny; nasiąkłem znów tym, co człowiek ma w sobie po wiekach, które dzielą go od życia w jaskini czy też na drzewie.

Zamilkł, jakby się spostrzegł, że znów zabrnął w zwierzenia, i to wobec zbyt licznych może audytorium. Jakby się przestraszył, że powiedział zbyt wiele. Jakby odkrył, że ta chęć mówienia o sobie po tylu tygodniach ukrywania wszystkiego, co czuł, jest w nim silniejsza niż powzięte postanowienie, aby nie odsłaniać całej prawdy.

Zapewne dlatego zmienił nagle ton i starał się mówić lekko o tym, co – być może – wzruszało go najbardziej: o rozstaniu z tą kobietą, której imienia nawet nie wymienił, zachowując je tylko dla siebie.

– Pożegnanie po miesiącu wypadło dosyć niezręcznie – zaczął z odcieniem lekkiej ironii. – W skrzyni od jarzyn przewieźli mnie za most strzeżony przez posterunki niemieckie. Zajechaliśmy pod jakiś na pół zrujnowany dom, skąd widać było granicę. Robert poszedł przekonać się, czy przejście jest możliwe. Ona przeprowadziła mnie wzdłuż strumyka aż do zakrętu, gdzie rosły jakieś krzaki. Przystanęliśmy tam, aby czekać na znak Roberta. Byłem, naturalnie, wzruszony i przejęty, jak tego sytuacja wymagała, ale głównie myślałem o tym, jak zdołam przebyć sto kroków zupełnie otwartej przestrzeni dzielącej mnie od lasu. Chciałem jakoś podziękować jej za opiekę, za – no, za wszystko. Przecież oboje uratowali mi życie. Ale za takie rzeczy bardzo trudno jest dziękować, trudno znaleźć właściwe słowa, żeby nie wyszło głupio. Namyslałem się, jak powiedzieć, gdy usłyszałem gwizdanie Roberta. Trzeba było iść. Powiedziałem wreszcie, że nie wiem, jak się im odwdzięczę, że... Już nawet nie pamiętam co. Ona znalazła te słowa. Bardzo proste i bardzo prawdziwe. „Pan wróci do swego dywizjonu – powiedziała patrząc mi w oczy. – Będzie pan dalej walczył za Polskę, za Francję, za wolność. Jesteśmy sojusznikami, pan i my”. Prosiłem, żeby mi dała coś na pamiątkę, na szczęście. I wtedy – to było, wiecie, zupełne zaskoczenie – pocałowała mnie! Musiałem mieć strasznie głupią minę, ale właśnie

Robert zagwizdał po raz drugi i musiałem iść. Obejrzałem się na nią, brnąc przez strumień. Patrzyła uważnie w stronę mostu, tam skąd powinien był wrócić Robert. Zapewne niepokoiła się o niego... Wyszedłem na drugi brzeg i zacząłem biec, nie zważając na coraz dotkliwszy ból w stopie, która nie zrosła się jeszcze. Padałem, zrywałem się, biegłem znowu i znów padałem. Potem przedzierałem się przez zaskieki, szedłem, czołgałem się, pełzałem, aż pokrwawiony, w ubraniu podartym na drutach kolczastych, zaszyłem się w las. Przechodziłem później jeszcze drugą linię graniczną i przedzierałem się przez inne zaskieki. Ukrywałem się, głodowałem, uciekałem. Ale to nie ma znaczenia. To już było w kraju neutralnym. Już nie groziła mi niewola niemiecka.

Już wiedziałem, że – prędzej czy później – dostanę się tutaj. No i – jestem: miałem szczęście – udało się. A tamci... Stamtąd wraca się dopiero po wojnie. Tamto chyba trudniej jest przetrwać niż to, co ja przeszedłem. Nawet wtedy...

Urwał, bo drzwi do saloniku otworzyły się i do pokoju zajrzał zawsze roztargniony i trochę senny Morisson. Nie zauważył ani Lucy, ani Sarata i od razu zwrócił się do naszego przedniego strzelca, z którym miał wspólne upodobania do piwa i do brydża:

– Lejba, what about beer? Bar is open. And we play, bridge tonight, don't we?

Lejba ocknął się i zamrugał, wskazując mu ruchem głowy Lordównę.

– Sorry – powiedział Morisson. – I am very sorry, Miss Lucy.

Wreszcie zobaczył także Sarata i ucieszył się serdecznie, wyrażając to na swój powściągliwy sposób:

– Hallo, hallo! How are you, Sarat? What a surprise! By the way: do you play bridge?

Wszyscy się roześmieli, a Zygmunt powiedział, że Sarat nie cierpi brydża. Nie cierpi do tego stopnia, że nie dał się wziąć do niewoli, aby tylko nie grać w karty.

Morisson pokręcił głową.

– That's funny... that's strange – poprawił się.

– Just prejudice – powiedział Sarat.

7. „Świńska sprawa”

Zdobycie Tunisu, wypędzenie Niemców z Afryki, upadek Pantelarii i tym podobne drobiazgi zbladły zupełnie wobec ostatniej, nader ożywionej działalności naszego tylnego strzelca, Pryszczyka. Zresztą przebieg tej sprawy – lub raczej tych kilku spraw kolejnych – żywo przypomina losy armii brytyjskich w kampanii afrykańskiej: raz pod wozem, raz na wozie... Tak właśnie było z Pryszczykiem, z tą różnicą, że jego przygody, przewagi i porażki rozegrały się w czasie o wiele krótszym niż kontredans wojenny między Egiptem a Marokiem.

Zacząło się od tego (nie w Afryce, tylko u nas w dywizjonie), że w kasynie oficerskim podano kielbasę. Prawdziwą polską kielbasę wieprzową z czosnkiem, nie żadne sausages nadziewane papką z kartofli, chleba i tektury...

Smakowała wszystkim nadzwyczajnie, nawet Anglikom, którzy zwykle nie zwracają najmniejszej uwagi za wyczyny kulinarne Kędzierzawego. Smakowała im tak bardzo, że aż się zainteresowali, skąd Kędzierzawy ją zdobył. On zaś robił skromną minę i bezczelnie zapewniał, że Lord Woolton²² przysłał im taki prezent dla oficerów.

Ale Morisson z Lejbą wywęszyli, że taka sama kielbasa – i to w większych ilościach – pojawiła się w mesie sierżanckiej, a wieczorem nasz Intelligence Officer zrobił mrożące krew w żyłach odkrycie: jego pies wygrzebał w pobliżu baraku kąpielowego zakopany tam świński ryj, świeżo oskrobane gnaty i ze sto jardów jelit...

Wieść o morderstwie rozeszła się lotem błyskawicy po lotnisku, po najbliższych pubach i dotarła do miasta. Nazajutrz w południe na stację zajechał miejscowy Sherlock Holmes w towarzystwie żandarma i „pykając krótką fajeczkę” (jak napisałby Conan Doyle) rozpoczął śledztwo.

W bystrym umyśle angielskiego detektywa już po kilku godzinach wstępnych badań i przesłuchań, ze skojarzenia dwóch faktów: primo – obfitości wieprzowej kielbasy, i sekundo – znalezienia resztek

²² Lord Woolton – minister wyżywienia Wielkiej Brytanii.

zamordowanej ofiary, wynikał nie pozbawiony słuszności domysł, że świnie zabito w tym celu, aby z niej zrobić owe kiełbasy. Wieczorem Sherlock Holmes nie pokazał się w kasynie, ale wiedzieliśmy, że został na noc na stacji. Zapewne siedział w pokoju gościnnym, otaczając się kłębamii dymu tytoniowego, i „pozwał pracować szarym komórkom swego mózgu” lub może słuchał koncertu „For the Forces” nadawanego przez radio. Natomiast żandarm, który „był za doktora Watsona”, przedsięwziął małe śledztwo na własną rękę.

Wiadomo chyba każdemu, że Watson nie sięga nawet do pięt Holmesowi; że zawsze wpada na trop fałszywy i tylko przypadkiem robi drobne odkrycia, które dopiero w genialnym umyśle Holmesa wiążą się w obraz całości zdarzeń i rzucają błysk światła na sprawy najbardziej zawile. Oczekiwaliśmy, że tak będzie i tym razem.

Żandarm nie badał odcisków palców na klamkach, nie zawijał troskliwie w chustkę do nosa niedopałków znalezionych obok baraku, nie wnioskował, nie dedukował i nie olśniewał nas błyskotliwymi uwagami, lecz – jak pierwszy lepszy śmiertelnik – zapytał Kędzierzawego, skąd wzięła się kiełbasa, którą wszyscy z takim apetytem zjedli dnia poprzedniego. Rozmawiał też z gospodarzem mesy sierżantów i odwiedził pewnego farmera w pobliżu lotniska, który miał córkę jedynaczkę, narzeczoną kaprała z naszej brygady mechaników. Wreszcie zainteresował się – zupełnie naiwnie! czy kto z tej brygady lub z załogi „L – jak Lucy” nie był w cywilu rzeźnikiem.

Przypuszczam, że gdyby Pryszyk czytał kiedykolwiek Conan Doyle’a, to nie przejąłby się wcale tymi poczynaniami, które – zgodnie z zasadami najlepszych powieści kryminalnych – powinny były iść w zgoła błędnym kierunku. Ale Pryszyk o Conan Doyle’u nic nie wiedział, a jeśli co czytywał, to najwyżej „Dziennik Polski”, który – jak wiadomo – z kryminalnych historii drukuje tylko reportaże „lotnicze” niejakiego L...

Pewnie dlatego nasz tylny strzelec tego wieczora zapukał do pokoju, który zajmowaliśmy wraz z Zygmuntem. Nie spodziewaliśmy się żadnej wizyty o tej porze. Zygmunt cerował granatowe skarpetki różową włóczką wełnianą, a ja kładłem pasjansa. Równocześnie powiedzieliśmy: „Proszę” – i wszedł Pryszyk.

Zdziwiliśmy się, czego może od nas chcieć o tej porze, ale nie wypadało pytać, więc tylko zaprosiliśmy go, żeby usiadł, Zygmunt poczęstował go papierosem i zagadnął, „co słyhać”.

Pryszczyk powiedział, że nic szczególnego, ale „faktycznie” to źle.

– Apropoz ty policji, panie kapitanie... – dodał.

– A cóż wy macie z policją? – zdziwił się Zygmunt.

– Ja z policją? Nic podobnego, panie kapitanie! Nic w ogóle z policją nie mam, tylko kapral Ferenc, którego w matrymonialny miłości z tą rudą Grace się znajduje, szafu wariacji tera dostał, bo mówi, powiada, że przez te świny w rodzinne nieporozumienie z teściowom popadnie.

– Cóż to za Grace? – zapytałem, żeby wyjaśnić sprawę „matrymonialnej miłości”, o której nic nam nie było wiadomo.

– Pan kapitan nie wie? – zgorszył się Pryszczyk. – Przecie Ferenc, ten z naszej brygady, mechanik, już drugi rok z nią chodzi i ma względem tej danej Grace matrymonialny zamiar. Stary, owszem, tolerancje swoje dał i nawet stara już ustąpiła, tylko tera ta świnią wszystko jem psuje.

– Jaka świnią? – badałem dalej, nie rozumiejąc, kogo Pryszczyk ma na myśli.

– No ta, cośmy ją od starego kupili – odrzekł lekko zniecierpliwiony moją tępotą. – Przecie pan kapitan chyba słyshał...

– Zaraz, zaraz – wtrącił się Zygmunt. – Opowiedzcie no wszystko po kolei, jak to było z tą świnią: kto ją kupił, od kogo i co było dalej.

Pryszczyk westchnął, ale widząc, że nie dojdzie z nami do ładu, jeśli nas nie oświeci gruntownie, zaczął od początku.

Ojcem rudej Grace jest zamożny farmer Mr. Thistle, którego grunty przylegają do lotniska. Mr. Thistle hoduje na swojej farmie świny, pragnąc w ten sposób przyczynić się do wysiłku wojennego Wielkiej Brytanii. Sprzedaż i ubój świń odbywa się pod kontrolą urzędu wyżywienia i lojalny Thistle poddawał się niezbyt zresztą uciążliwym przepisom tego urzędu, dostarczając trzodę do najbliższej bekoniarni po obowiązujących cenach. Nieszczęściem, przyszedł zięć pana Thistle, kapral Ferenc, z cywila jest czeladnikiem rzeźnickim z Piotrkowa. Nieszczęściem również – Ferencą łączy zażyła przyjaźń z Pryszczykiem. We dwóch umyślili, że namówią lojalnego farmera,

aby jedną świnie odstąpił bohaterskim lotnikom, co będzie mu poczytane za jeszcze większy war effort, niż gdyby ją zjedli cywile w Newark lub w Lincoln. Farmer – Anglik bez krzty wyobraźni – nie mógł tego zrozumieć i uległ dopiero pod wpływem nalegań miedziano-wołosej Grace, która dla Ferenc gotowa była na wszystko.

Pewnego wieczora pod chlew Mr. Thistle podjechała śmieciarka z naszego dywizjonu i zabrała świnie na lotnisko, wprost do baraku kąpielowego. Tam w ciągu nocy Ferenc z pomocą Pryszczyka i kucharza dokonali mordu, wymyli trupa w wannie i narobili milę kiełbas. Ryj, kości i resztki zakopali pod barakiem, po czym zakrzętnęli się, już w dzień, około urządzenia wędzarni.

– Z tem był najgorszy kłopot, panie kapitanie – zwierzał się nam Pryszczyk. – A wszystko z powodu konkurencyjnej zazdrości tego ziandara, co uderzał do Grace jeszcze przed Ferencem, a obecnie śledztwo skutecznie...

– Doktor Watson... – powiedziałem na pół do siebie.

– Taki on doktor jak ja arcybiskup – oświadczył Pryszczyk. – A Watson też się nie nazywa, tylko przeważnie Hoog. I ten dany Hoog od początku coś skapował, bo się tu pętał do niemożebności. Ale wszystko jedno, do wiatru żeśmy go wystawili, a kiełbasa mu się prawie pod nosem wędziła i nie mógł skompinować gdzie.

– Jakżeście tego dokonali? – zainteresował się Zygmunt.

Pryszczyk spojrział na nas z usprawiedliwioną dumą.

– Bo perz na polach doobkoła lotniska palą – zaczął po odpowiedniej pauzie. – No to mówię: gdzie najlepiej wędzić? Na polu! To Ferenc skrzynkie drewniane od silnika przytargał na te pole i jak raz na granicy lotniska żeśmy ją postawili – i niech stoi. Przyszedł farmer, co jego było pole, obejrzał – skrzynia jak skrzynia – niech sobie stoi. Ziandar też przyleciał, patrzy – nic. A jak już się przyzwyczaili, to my dawaj ogień z tego perzu palić, ma się rozumieć z jałowcem. A we skrzyni, pod wiatr, kiełbasa wisi i sie wędzi jak cholera. Jak trzeba jałowca podłożyć, a Hoog na nas kapuje, zaraz Ferenc do niego zaznacza, że właśnie świeży lagier do mesy przywieźli, i idą na drinka. A ja temczasem lecę do ty wędzarni i w try miga nazad z powrotem bajtłujem frajera przy piwie, aż się wszystko uwędziło.

Dalej z opowiadania Pryszczyka wynikało, że jakkolwiek udało się w stu procentach wykonać szatański plan z wędzarnią, to jednak zazdrosny Hoog wpadł na trop świńskiej afery i bliski jest wykrycia wszystkich jej szczegółów. No a wówczas Mr. Thistle z pewnością wymówi swój dom Ferencowi, łamiąc szczęście młodej pary.

Tu Pryszczyk przystąpił wreszcie do istotnych powodów swej wizyty.

– Za solidarne ofiarę koleżeńskie się zostałem, panie kapitanie – oświadczył z westchnieniem. Wziełem te świnię na siebie, żeby koleżki Ferenc przed karalnym kodeksem ratować, ale tyż mam prośbę do pana kapitana; bo myślałem, że właśnie na te noc nas nie będzie, a tu leci „Ewa”, „Barbara” i „Hendryk”, a my nie. No i całe moje karkulacje diabli wzięli, bo mnie gliny przymkną... A jakbym poleciał, to takie mam wyliczenie, że w ogóle nikt by nie beknął i z tą świnią by przyschło! Więc jak pan kapitan się orientuje, ten lot duże znaczenie dla mnie posiada i jeden tylny, Bugajszczak, co na „Ewie” lata, by się ze mną na te noc zamienił. Tylko żeby pan kapitan dowódca powiedział, to już biał.

Patrzył na mnie z niepokojem, jak też odniosę się do tej jego prośby, a ja toczyłem wewnętrzną walkę z sumieniem: przyczynić się do tej „karkulacji” czy nie?

Te moje wątpliwości i skrupuły rozstrzygnął Zygmunt, który zdecydowanie stanął przeciw angielskiemu urzędowi wyżywienia, po stronie Pryszczyka i Ferenc.

– Kielbasę – oświadczył – jedliśmy wszyscy. Trzeba im pomóc.

Wskutek tego łańcucha przyczyn i skutków, który zaczął się od „matrymonialnej miłości” Ferenc, Pryszczyk poleciał owej nocy z załogą Wellingtona „E – jak Ewa” na minowanie wód nieprzyjacielskich u północno-zachodnich wybrzeży francuskich...

Nie wiem, dlaczego „niską wojnę”, jak nazywamy kładzenie min z samolotów, uważa się za zadanie mniej nie: bezpieczne, łatwiejsze niż bombardowanie i w ogóle „ulgowe”. Osobiście wolę latać na wyprawy bombowe niż „siać jarzynę w ogródku”, czyli kłaść miny. Zwłaszcza że bomby zakwitają i owocują natychmiast, że często widzi się, Jak wybuchają w celu, podczas gdy wielkie, tysiiesięćsetfuntowe

nasiona min wschodzą bardzo powoli i prawie nigdy załoga nie widzi ich kwiatów-wybuchów i owoców – zniszczeń przez nie dokonanych.

Wyrażenie „niska wojna” pochodzi stąd, że lot odbywa się na małej wysokości i że miny opuszcza się na spadochronach, również lecąc nisko, na pięćset – osiemset stóp nad powierzchnią morza. Każda mina musi być położona dokładnie w punkcie nakazanym, co wzmacnia niebezpieczeństwo zadania, ponieważ niemiecka artyleria nabrzeżna i działa okrętów obrony przeciwlotniczej wstrzelane są doskonale we wszystkich kierunkach, mają dość czasu na skuteczny ogień, a szukanie właściwego miejsca w nocy, podczas gdy dokoła samolotu rwą się pociski, nie jest ani łatwe, ani przyjemne.

Nawigator w czasie takiej wyprawy ma mnóstwo roboty, bo kurs lotu ustawicznie się zmienia, zależnie od prędkości, wysokości, kierunków wiatru, nie mówiąc już o zmianach całkiem nieprzewidywanych, w wypadku gdy nastąpi spotkanie z nieprzyjacielskim myśliwcem. Na stoliku nawigacyjnym leży mapa z czerwonymi plamami obrony przeciwlotniczej, z punktami reflektorów, z kółeczkami lotnisk. Między nimi wiję się kręty szlak lotu, podzielony na odcinki czasu. Obok – log z kolumnami cyfr: kursy w stopniach, punkty zwrotne, minuty i sekundy, plusy i minusy dewiacji²³ i derywacji na różnych wysokościach... Wszystko przygotowane i zliczone jeszcze przed startem i wszystko wymagające poprawek w drodze, w miarę jak teoria wyznaczonej trasy zmienia się w praktykę lotu.

Pilot musi utrzymać podawany mu co parę minut kurs z największą dokładnością. Tu nie wolno się mylić, nie można pozwalać sobie na odchylenia i niebezpiecznie jest zbaczać, choćby przez chwilę, ze szlaku. Nie można lecieć wyżej albo niżej. Nie można zmieniać prędkości. Tu trzeba trzymać się trasy jak wytkniętej ścieżki w górach między przepaściami.

Strzelcy przez cały czas czuwają przy karabinach maszynowych w swoich wieżyczkach. Spotkanie myśliwca na tej wysokości może się skończyć tylko śmiercią – jego lub załogi, która leci na „niską wojnę”.

²³ Dewiacja – różnica między kierunkiem do bieguna magnetycznego i ziemskiego. Derywacja – odchylenie od kursu pod wpływem bocznego wiatru.

Dlatego załoga musi pracować jak dobrze dopasowany mechanizm. Musi działać sprawnie. Wszyscy powinni znać się nawzajem; znać ton głosu każdego spośród zespołu; ufać sobie wzajemnie; móc liczyć na każdego z towarzyszków. Jeśli załoga tak się dobierze, wówczas „szafa gra”, wszystko idzie dobrze, niemal automatycznie.

Pryszczyk był nowym kółkiem tego mechanizmu. Nowym klawiszem grającej szafy, która wystartowała tego wieczora do tysięczmilowego lotu. Był zgrany z nami, bo należał do zespołu „L – jak Lucy”, lecz nie można było przewidzieć, czy w takim samym stopniu dostroi się do załogi „Ewy”. Mimo to zgodzili się wziąć go na tę „ulgową” wyprawę.

Nie wiem, co właściwie Pryszczyk miał na myśli mówiąc, że jeśli tej nocy poleci, to „takie ma wyliczenie”, że sprawa ze świnia „przyschnie”. Nie mógł oczywiście przewidzieć, co mu się w tym locie zdarzy, jakkolwiek później opowiadał, że poprzedniej nocy miał proroczy sen, który go skłonił do wzięcia udziału w wyprawie „Ewy”.

Dość łatwo przejrzałem materialistyczne podłoże owego snu i nie mam żadnych wątpliwości co do celu, w jakim Pryszczyk go wymyślił. Niemniej jednak świńska sprawa istotnie „przyschła” bardzo prędko, a nasz tylny strzelec okrył się chwałą jak – toutes proportions gardees – ósma Armia pod El Alamein.

Co do tego wieszczego snu, to Pryszczyk nazajutrz po wyprawie tak opowiadał o nim w mesie sierżantów, gdzie zebrały się obie załogi, nasza i „Ewy”, aby uczcić jego czyny wspaniałe:

– Za każdą razą, panie kapitanie, jak w krytycznym położeniu się znajduję, rodzinne osobę we śnie widzę i tym sposobem przyszłość moja mnie się przedstawia. A właśnie wczoraj wujo mój, Serkoszczak niejaki, mi się przyśnił, jak ta świnia i gliny mi po głowie chodzili i nic nie mogłem wykombinować, żeby honorowo sprawę załagodzić. I śni mnie się, że wujo Serkoszczak, elegancko ubrany, w świeżym półkoszulku i w dęciaku, w jedny znajomy knajpie koło mostu Kierbedzia przesiaduje i artystyczne kawałki na harmonii odgrywa. A my z koleżkami na jedne głębsze przechodzimy i ja właśnie za zagrychom się oglądam, a wujo do mnie zaznacza, że – mówi – „sieroto biedna, bez forsy jesteś – powiada – i takim prawem będę zmuszony jakiegoś Messerschmitta ci sprezentować, żebyś mógł na

rachonek załogi coniebażd wypić, bo sam pod finansowem względem za bankrota sie zostałeś”.

Uśmiechnąłem się skrycie, aby Pryszczyk nie przypuszczał, że mogę powątpiewać w prawdziwość tego snu, a Zygmunt zamówił kolejkę dla obu załóg i z całą powagą wznosił zdrowie wuja Serkowskiego.

Pryszczyk wypił, oblizał się i rzekł:

– I jak pan kapitan widzi, każda szczegółła się sprawdza.

– Przeważnie z monopolką – zauważył sceptycznie Lejba.

– Nic podobnego, panie poruczniku – odparł Pryszczyk nieco urażony. – Wiska swoim porządkiem, a swoim porządkiem ten Messerschmitt, któren się nam naraził. Niech sam pan major powie.

Baca, do którego było skierowane to wezwanie, poważnie skinął głową i rozpoczął nudny wykład.

Wellington „E – jak Ewa” – przemykał się długo krętą trasą między lotniskami i miastami północno-zachodniej Francji, mijając obojętnie całe pociągi cystern z benzyną, zbiorniki gazu, mosty i fabryki, które wyglądały bardzo ponętnie w świetle zachodzącego już księżyca. Gdyby nie te miny, z którymi trzeba było dotrzeć do celu, załoga miałaby niejedną okazję dostępną wyłącznie korsarzom powietrznym, dziennym myśliwcom bombardującym...

Ale – oczywiście – nie można było nic uszczknąć po drodze, bo „niska wojna” ma swoje twarde prawa, których nie wolno przekraczać.

U południowego wybrzeża Bretanii panował zupełny spokój. Mogło się wydawać, że to jakiś kraj neutralny, nie objęty działaniami wojennymi. Ale milczenie tego ciemnego brzegu wydawało się załodze „Ewy” złowrogie i groźne. Jakoż po upływie paru minut bluznęły z ciemności błyski dział i kolorowe pociski świetlne zaczęły szyc przestrzeń skośnym ściegiem. Z baterii nabrzeżnych, z okrętów, ze stanowisk ciężkich karabinów maszynowych obrony przeciwlotniczej lecą, krzyżując się z sobą, mniejsze i większe koraliki, bańki, ogniste race. Reflektory z ładu i z morza przegarniają przestrzeń i nagle jeden z nich trafia: kadłub samolotu zalewa potop blasku, a z torpedowca od strony morza trzepią szybkostrzelne działka.

Unik w prawo wysunął maszynę ze światła w cień, bliżej brzegu. Ale stamtąd natychmiast zaczynają szyc karabiny maszynowe, ukryte

w głębi ładu. Cały rój pocisków wzbija się płytkim torem i pędzi ku czarnej sylwetce Wellingtona.

– Unik w lewo! – rozlega się w słuchawkach głos tylnego strzelca.

Jednocześnie słychać, jak grają jego sprzężone maszyny, a po chwili ogień z ładu raptownie ustaje.

Tymczasem nawigator namierzył się według brzegu i układu baterii, zliczył kurs bojowy i naprowadza pilota. Drzwi bombowe otwarte. Radiotelegrafista w wieżycy astro – jako straż przed atakiem z góry. Strzelcy przy karabinach.

– Jeszcze dziesięć sekund... pięć, cztery, trzy, dwie, jedna – już! I pięć, cztery, trzy, dwie, jedna – hop!

Na „już!” i na „hop!” samolot odpowiada jakby lekkim westchnieniem ulgi. Dwie miny rozwijają swoje spadochrony, które opadają w dół z wolna, wędzną na łagodnej, długiej fali i toną.

Potem znów brzeg i długi, równie kręty szlak powrotny nad Francją, znaczony tu i ówdzie ogniem obrony przeciwlotniczej. I La Manche.

La Manche to jakby już próg domu. To antyklimaks; powrót do myśli odciętych startem z lotniska, powrót do drugiej połowy życia, do przedmiotów innego gatunku i innego przeznaczenia, do spraw prywatnych, niewojennych, do uczuć i trosk, zdarzeń i drobnych radości zrosniętych z ziemią. Do tego wszystkiego, czego nie bierze się z sobą na zadanie. Nad Kanalem – za ogonem samolotu – opuszcza się wolno ze stratosfery aż do powierzchni morza niewidzialna kurtyna, oddzielająca scenę wojny od widowni. Kurtyna, która zapada po zejściu każdego aktora z tej sceny tylko dla niego samego. Kurtyna, której w rzeczywistości nie ma, która istnieje tylko jako złudzenie, tym niebezpieczniejsze, im bardziej wyczerpująca była rola odegrana przez załogę. Kurtyna-pułapka, która bywa przyczyną wielu czarnych krzyżyków przy nazwiskach załóg.

„E – jak Ewa”, zegnana pociskami artylerii niemieckiej, weszła nad wody La Manche po siedmiogodzinnym locie, w którym załoga przeżyła niejedną emocję. Siedem godzin w nocy nad terytorium nieprzyjaciela, w ustawicznej czujności, dochodzącej do najwyższego napięcia pod ogniem obrony przeciwlotniczej, to bardzo długi okres. Jeżeli można by jakąś skalą mierzyć wzruszenia, natężenie strachu,

amplitudę wzrostu i spadku podniecenia, zmian rytmu uderzeń serca i oddechu, częstotliwość fal nerwowych dreszczów i wysiłek woli konieczny do utrzymywania tych objawów na wodzy – to zapewne okazałoby się, że suma emocjonalnych przeżyć w czasie siedmiu godzin nocnej wyprawy na minowanie jakiegoś St. Nazaire lub Bordeaux jest znacznie większa niż suma podobnych doznań w ciągu całego życia lekarza, kupca, inżyniera lub robotnika, nie mówiąc już o urzędniku lub – dajmy na to – nauczycielu rysunków.

Ale stara, doświadczona załoga wie, że nie wolno poddawać się nastrojowi bezpieczeństwa; że trzeba się przemóc i wytrwać do końca w napięciu uwagi, w gotowości do obrony, nawet nad La Manche i nawet nad angielskim brzegiem. Tu bowiem, jak nocni drapieżcy, czatują w powietrzu myśliwcy nieprzyjaciela, licząc właśnie na zmniejszoną czujność powracających załóg.

– Cholernie się na nas taki jeden naciął – oświadczył Pryszczyk, gdy Baca pozwolił mu dojść do głosu, odświeżając gardło następną z kolei podwójną plain. – A było to tak, panie kapitanie, że właśnie mi się wujo Serkoszczak przypomniał, bo żadnego Messerschmitta my nie widzieli. „No to – myślę sobie – jakaś nawalanka; ale co się nie dzieje – patrzeć, a tu kumulusowe chmurki mijamy. A na ty chmurce kto siedzi? – Wujo Serkoszczak! Szykownie ubrany, w lakierkach, ma się rozumieć, spodnie sztuczkowe w paski, żakiet, co od Burakowskiego w karty wygrał, krawatkie w groszki na gumce ma przyczepione i harmonia na pasach mu wsi. I ten mój wujo mruga do mnie, że się draka ze szkopem szykuje, jak raz koło ty chmurki. Ja się z karabinamy nastawiam, a tu już wuja nima, tylko faktycznie Messerszmiciak. Poprawicie wzięłem odpowiedzialne i całe serie – ale to takie z poważaniem! – zaiwanilem mu prosto przed silniki. Silniki mu się zapalili i całe kabinę mu chyba rozpieprzyło, bo nawet nie skakał, tylko poszedł – na rybne przynętę – do Kanału.

Słuchaliśmy w skupieniu, przejęci dramatycznym opisem tej krótkiej walki, a gdy Pryszczyk skończył, ogólne uniesienie udzieliło się nawet Lejbie, który krzyknął głośno o dziesięć doubli i tyleż draughtów. Była to, zdaje się, dziewiąta kolejka whisky i trzecia – piwa. Wuj Serkoszczak umiał dotrzymać słowa...

Tego samego dnia Pryszczyk dostał tydzień urlopu i pojechał do Londynu. Wraz z nim wyjechali: kapral Ferenc, nasz radiotelegrafista i poeta – Koza oraz tylny strzelec z załogi „Ewy” – Gomorek. Wieczorem widziałem rudą Grace w towarzystwie żandarma podążającą do kina; Sherlock Holmes natomiast pisał w adiutanturze obszerny raport na sześciu arkuszach papieru i dymił jak wulkan przed wybuchem.

Wybuch jednak nie nastąpił: sprawę świni, zakupionej u Mr. Thistle, przekazano wyższym instancjom, które miały rozpatrzyć ją bez pośpiechu stanowiącego główną wadę narodów kontynentalnych. Na stacji zapanował spokój, w kasynie zaś pojawiły się kielbaski nadziewane kombinacją z kartofli, chleba i tektury... Jednym słowem, wszystko wróciło do normy.

Po tygodniu wrócili urlopowani, trochę – jak mi się wydało – zmęczeni pobyt w stolicy. Pryszczyk wyglądał zakłopotany, Koza nas wyraźnie unikał, Gomorek wsiąkł do swojej załogi, Ferenc zaś – wzdychając lirycznie – udał się na farmę państwa Thistle.

Zygmunt wyraził przypuszczenie, że to nie załatwiona jeszcze „świńska sprawa” jest przyczyną pewnego przyćmienia humorów tej czwórki. Ja jednak byłem innego zdania: musieli znów coś przeskrobać na urlopie.

Okazało się, że miałem słusność, bo nazajutrz Kędzierzawy pokazał mi urzędowe pismo sędziego policyjnego z Poplar (London, E 16) wzywające naszych czterech muszkieterów wraz z ich bezpośrednim przełożonym na rozprawę. Do wezwania załączone było zeznanie policjanta, Mr. G. B. Fergusona, który podał nazwiska Pryszczyka, Ferenc, Gomorka i Kozy jako „podejrzanych” o pobicie holenderskich marynarzy w barze przy Preston Road...

Sprawa wyglądała dość tajemniczo w ujęciu sierżanta G. B. Fergusona. Oto jego raport w polskim przekładzie:

„Miałem służbę w okręgu E 16. O godzinie 9 p.m. przystanąłem właśnie przed barem Mrs. Peacock, gdy wchodziło tam dziewięciu holenderskich marynarzy. Obszedłem mój rewir i po upływie pół godziny znów znalazłem się przed tym barem. Nagle przez drzwi i przez okna baru zaczęli wypadać ci sami marynarze w pożałowania godnym stanie, z pokrwawionymi nosami i podsinionymi oczyma,

niektórzy zaś tak poturbowani, że nie mogli wstać o własnych siłach. Zwróciło to moją uwagę i zacząłem podejrzewać, że w barze Mrs. Peacock wynikła jakaś awantura. Dlatego wszedłem tam, aby się przekonać, kto pobił Holendrów. W barze zastałem czterech polskich lotników, którzy – jakkolwiek nieco zdyszani – spokojnie pili piwo przy jednym ze stolików. Zresztą nikogo więcej nie było. Mimo to poprosiłem polskich podoficerów o podanie nazwisk. Ponieważ jedno z nich było zupełnie nie do wymówienia, poprosiłem, by sami zapisali swe nazwiska na kartce papieru, co też zrobili. Bardzo uprzejmie zaprosili mnie na piwo, ale musiałem odmówić, ponieważ miałem służbę i musiałem zająć się sprowadzeniem ambulansu dla pobitych marynarzy holenderskich. Nie zdołałem ustalić, kto ich pobił, ponieważ na wszystkie moje pytania odpowiadali tylko przekleństwami angielskimi i – jak mi się wydawało – również holenderskimi. Dziewczyna usługująca w barze, Alith Smith, oświadczyła tylko, że marynarze wszedłszy zażądali piwa i wypili po jednym kuflu, po czym ona sama wyszła na chwilę do sąsiedniego pokoju, a gdy wróciła – Holendrów już nie było. Więcej nic w tej sprawie nie wiem. – Stg. G. B. Ferguson.”

Pokiwałem głową nad tym pismem i zabrałem je, żeby naradzić się z Zygmuntem, co począć. Ten przeczytał raport G. B. Fergusona i oświadczył z odcieniem podziwu:

– Mój kochany, czysta robota! Tych dziewięciu Holendrów wykończyli razem, a Pryszyk oczarował tę Alith, czy jak jej tam... No i będą siedzieli w kryminale. Nie ma rady, musimy jechać do Londynu i jakoś ich ratować.

Postanowiliśmy uzyskać zezwolenie na przelot samolotem i skłoniliśmy Bacę, który pełnił obowiązki dowódcy dywizjonu, żeby nam pozostawił załatwienie całej sprawy, po czym – w porozumieniu z Kędzierzawym – wezwaliśmy „podejrzanych” do kancelarii dowództwa, aby się dowiedzieć, co właściwie zaszło.

Zameldowali się po chwili wszyscy czterej: Koza bardzo zawstydzony, Ferenc i Gomorek jak na ścięcie, Pryszyk zaś z miną niewiniątka, zdziwiony, czego możemy od niego chcieć.

Zygmunt od razu przystąpił do rzeczy:

– Jak to było z tymi Holendrami?

– Z jakimi Holendramy, panie kapitanie? – zdumiał się nasz tylny strzelec.

– Z tymi, coście ich pobili w barze. I nie róbcie ze mnie wariata, Pryszczyk, bo tu już przyszedł raport w tej sprawie. No? Wstyd robicie całemu dywizjonowi!

Pryszczyk poczuł się dotknięty do żywego.

– Wstyd? My – dywizjonowi?! Przecie my ich sprali, panie kapitanie, a nie oni nas. To jaki znów wstyd?

Zygmunta uderzyła trafność tego poglądu, a ja uśmiechnąłem się mimo woli, co Pryszczyk naturalnie natychmiast dostrzegł i co dodało mu pewności siebie.

– Bo to było tak, panie kapitanie – zwrócił się do stolika, który stał między mną a Zygmuntem. – Najpierw tośmy pošli do Klubu Białego Grła, coś niecoś skonsomować, bo organis człowieka wymagania swoje posiada, a właśnie po lunchu niemożebnie się nam jeść zachciało...

– Ale to było wieczorem – przerwał Zygmunt. – Opowiadajcie o tym, coście robili w barze, nie w klubie żołnierza.

– No właśnie mówię – odrzekł Pryszczyk cierpliwie. – I w tem klubie jedna pani, co tam jest za barmankie, podkreśla, że na anglo-polish balet bileta ma i żebyśmy pošli. I faktycznie cztery bileta nam dała do Kings Teatru. A ja – jak pan kapitan wie – honorowem człowiekiem jestem i chcę płacić. To ona mówi, że sie nic nie należy, bo Polskie Ognisko nam teatr funduje. No, jak tak – mówię – to blat. I idziem na ten balet...

Zygmunt z rezygnacją sięgnął po papierośnicę: jeżeli mieliśmy się dowiedzieć czegoś o Holendrach, trzeba było najpierw spokojnie wysłuchać opowieści Pryszczyka o balecie...

(Byłem na tym balecie i widziałem „Jezioro łabędzie” w pięknym wykonaniu polskich i angielskich tancerzy, ale dopiero Pryszczyk uzupełnił to widowisko żywym słowem, którego brakowało na scenie.)

– Ta sadzawka, czeli też jezioro, panie kapitanie, w niedużem lasku się znajduje – zaczął. – A w tem lasku pewien hrabia polowanie dzierzawi. I, ma sie rozumieć, z całom ferajnom tam przyjechał, ale zamiast dubeltówki każdy gość łuk posiada, bo to było za króla Ćwiczka, jak jeszcze nikt prochu nie wymyślił. Naradzają się ze sobą, jak tu nagonkie puścić, żeby łabędzie albo inny jaki drób z krzaków

wypłoszyć. Jeden taki w zielonych majtkach i w wiatrówce się upiera, że najlepiej – powiada – tu w te stronę, gdzie na ścianie koło sceny stoi napisane EXIT, czeli też – wyjdzie. Ręką się zasłania, bo faktycznie lefrefektor go razi, i mówi do tamtych, powiada: „Chłopaki, mówi, tu pewniak łabędź albo co gorszego”! Ale tamci go ingerują i każden w swoją stronę ciągnie. Ten rozpoznanie nad sadzawkom skutecznie, tamten znów na kamienie wchodzi, a co i raz przylatują do hrabiego i każdy po swojemu na migi go trajluje. Już myślałem, że draka z tego wyniknie, ale hrabia się zgniewał i jak już tyle się naganiali, że nawet głuchy by się obudził, a co dopiero dziczyzna, kazał jem cicho być, bo mówi – zasadzkie na te łabędziom pularde wyszykujem i dopieroż ją tu przykaraułem. I wszyscy do krzaków posuwają i nic – cicho-sza! A temczasem zza górki ze dwadzieścia facetek się pokazuje. Każda w nocny koszuli i jedna się na drugą ogląda, żeby która nie zdezenterowała. I dla pewności jeszcze ją de pachie przytrzymuje. A widać, że pietra mają wszystkie jak cholera, bo co trzy kroczki na palcach w przód zrobią, to zara chodu z powrotem. Ale ponieważ że ten hrabia z gościmy cicho siedzą, więc jedna taka łabędzica zauważa, że – mówi – nikogo tu nima i mozem bezwarunkowo w taneczne zabawę uderzyć. No to te drugie się strasznie ucieszyli i dawaj wywijaj! Nogi to jem, panie kapitanie, chodzili jak na zawiasach! Aż mnie się gorąco – zrobiło, a Ferenc, któren uczuciowe naturę posiada, jedne lady, co koło niego siedziała, przez pomyłkie w wykształcenie uszczypnął. Ale to wszystko nic, bo dopieroż zza ty górki wyskoczyła jeszcze jedna, także samo w koronkowy koszuli, ale chyba po młodszy siostrze, bo tylko co najważniejsze jej zakrywała. I co się okazuje – ta dana facetka za królowe od tych łabędzic przedstawia. Jezioro jem pokazuje, jakby go nigdy nie widziały i takżesamo lasek, i mówi, powiada – gdzie która z was ma życzenie, tam sobie możecie ganiać, trawkie – mówi – frygać i w ogólności help yourself jak u siebie w domu. A ja – mówi – tęsknotę erotyczne odczuwam i w senne marzenie temczasowo popadnę. No to one z powrotem sie wróciły za te górki, a ta ichnia królowa tęskniący taniec zaiwania, rękami przeważnie macha i sie na jedny nodze kręci, a potem jak się rozkraczy! Jak Boga kocham, panie kapitanie, w tem rozkroku na

samy ziemi usiadła... Koza to aż jęknął, jak to zobaczył. A ona nic, udaje, że jej wygodnie, i w kimono uderza.

– W co uderza? – spytał Zygmunt z niedowierzaniem.

– W kimono, panie kapitanie – odrzekł Pryszczyk. – Znaczy się kima; tyle, że nie chrapie. A hrabia, co w kucki ze swoimi w krzakach siedział, wyłazi z tem łukiem i się do niej składa, ale mu się żal zrobiło. Więc mówi: „Nie strzelać, chłopaki, bo to pewnie królowa!” I zara miętę do niej poczuł, bo się za serce łapie. „Ożenię się z nią – powiada – bo mi się strasznie spodobała, tylko muszę ją poznać osobiście, a wy idźcie sobie gdzie bądź i w miłosny randce mi nie przeszkadzajcie”. Goście mu klarują, żeby dał spokój, a jeden się nawet zdenerwował i sam ją chciał wykończyć z tego łuku, ale w końcu mówią: „Co będziem się głupiemu sprzeciwiać? Chce? Niech się żeni, zobaczem, jakie dzieci z tego wynikną”. I zabrali się, i pošli. A tymczasem ona się obudziła i oko do niego sypie. Potańcowali znów trochę, królowa tego hrabiego bajtuje, raz chce, raz nie chce – wiadomo; jak każda baba, a on strasznie w niej gustuje, bo faktycznie przystojna broneta była. No i jak już doszli do zgody, przylatują tamte drugie zza górki, a chłopaki znów z krzaków. A ta królowa do swoich łabędzic podkreśla, że się do pałacu hrabiego przeprowadza. Rejwach się okropny zrobił, mało tych koszul nie pogubiły, tak zaczęły koło niej ganiać. Co chwila inna ją łapie, na osobność odciąga i na hrabiego bon-tuje. A takżesamo chłopaki za niego się wzięły. On się wyrывa, a oni go od tyłu nazad ciągną. Już się draka na fest szykuje, bo hrabia do mordobicia się zabiera, ale – patrzeć – łabędzice swoje królowe na drugie stronę sadzawki zmanili i tak jej gitarę kręcą, że sama nie wie, co robić. Ale do zastanowienia przyszła i mówi: „Trudno, hrabio mój ulubiony, żegnam cię na wieki wieków ament, ponieważ żonom twojom być nie mogię, bo w charakterze łabędziej królowy pozostaję”. A on szalu rozpaczy dostaje i mówi, powiada: „Jak tak, to samobójstwo sobie zadam i zimnem trupem tu zaraz padnę, z powodu że mnie zawód miłosny spotyka”. I się chce z łuku zastrzelić, ale odgrywa. Łuk mu zabrali i gdzieś go prowadzą, pewnie do baru, żeby się po tem złamanem sercu pocieszyć. Ale jeden, ten w wiatrówce i w zielonych majtkach, się z tyłu za nimi został i kapuje na sadzawkie. A ta królowa zza krzaków wygląda, żeby jeszcze swojego adoratora

zobaczyć. No to ten zielony szczała wypuszcza, pierwsz jej na wylot nicuje i chodu za tamtymy, wiadomo w strachu, bo mokre robotę uskutecznił. Ale że łabędź twarde naturę posiada, więc ta dana królowa jeszcze dobre piętnaście minut ze szczała w biusthalterze ciężkie skonanie w tańcu wyszczególnia, a dopiero jak sie wszystkie zlecieli, na dobre już kitę odwała. I tak sie, panie kapitanie, ten romans zakończył, a Ferenc mówi, że przeczucie ma, jako z niem i z Grace to samo będzie. Więc, żeby koleżkie Ferencza pocieszyć, tośmy do tego baru pošli...

– Na Poplar? – upewnił się Zygmunt.

– Na Poplar, panie kapitanie – westchnął Pryszczyk i pogąrzył się w zadumie.

– No i cóż było dalej? – zapytałem po chwili.

– Dalej to przecie już pan kapitan wie z tego raportu...

Zygmunt się zirytował, bo przecież właśnie chcieliśmy się dowiedzieć o szczegółowym przebiegu zdarzeń na Poplar, nie o czym innym. Ale tu Pryszczyk stał się nagle małowówny i musieliśmy wyciągać od niego i od tamtych trzech całą historię słowo po słowie. W rezultacie dowiedzieliśmy się niewiele więcej, niż o tym było w raporcie policyjnym.

W Londynie na rozprawie sądowej też wszyscy czterej zwycięzcy z Preston Road zachowywali się niezwykle powściągliwie, co zresztą, zdaje się, zrobiło jak najlepsze wrażenie zarówno na sędzi w peruce, jak na jego doradcy i na publiczności w sali sądowej Town-Hallu Poplar.

Siedzieliśmy już na ławie świadków, gdy weszło dziewięciu poszkodowanych, z plastrami na twarzach lub rękami na temblakach. Nie wyglądali na ułomków, co wzmogło jeszcze nasz podziw dla waleczności Pryszczyka i jego kompanii; podziw, który żywiliśmy w głębi ducha, prawiąc im morały...

Po wstępnych formalnościach sędzia chrząknął i zwracając się do „podejrzanych” zapytał:

– Więc tych dziewięciu marynarzy napadło was w barze Mrs. Peacock, czy tak?

Gomorek spojrział na Ferencza, Ferenc – na Kozę, Koza – na Pryszczyka. Pryszczyk zaś wybałuszył oczy na sędziego, zaczerwienił

się, objął wzrokiem dziewięć postaci stojących rzędem naprzeciw i aż go zatknęło.

– Oni nas? – powtórzył zdumiony. – Nic podobnego, wysoki sędzie! To myśmy ich napadli!

Z kolei zatknęło sędziego.

– Jak to? We czterech napadliście tych dziewięciu?

– Precisely – odparł Pryszczyk. – And we gave them... we...

Nagle zwrócił się do mnie:

– Panie kapitanie, jak to będzie po angielsku, żeśmy im dali wycisk?

Nie byłem przygotowany na to pytanie. Nie wiem, jak po angielsku jest „wycisk”. Ale Pryszczyk zastąpił ten obrazowy wyraz innym, ze słownika wyrażen wojskowych, i obracając się w stronę sędziego oświadczył:

– We gave them a school, sir!

Na twarzy przedstawiciela sprawiedliwości odbiło się zakłopotanie.

– Co chcecie przez to powiedzieć? Jaką szkołę?

Pryszczyk brnął dalej:

– A school of fighting, sir.

Sędzia zrozumiał po swojemu.

– Uczyliście ich boksu?

Pryszczyk zaprotestował:

– Nic podobnego, sir. Tylko oni z nami zaczęli.

– Co chcecie przez to powiedzieć? – spytał znów cierpliwy sędzia.

Pryszczyk oświadczył, że chce przez to powiedzieć, iż ci marynarze przyszli do baru Mrs. Peacock i zamówili dziewięć kufli piwa po angielsku, po czym prowokacyjnie zaczęli gadać po niemiecku. Już to samo chyba mogłoby wystarczyć jako zaczepka. Ale on i jego przyjaciele jeszcze się pohamowali. Dopiero gdy domniemani Niemcy zaczęli śpiewać jakąś piosenkę...

– Ale oni rozmawiali i śpiewali po holendersku przerwał sędzia.

Pryszczyk nie oponował. Owszem, zgodził się z panem sędzią, że to było po holendersku, ale chyba pan sędzia wie, że Polacy przez Holandię nie przechodzili? Gdyby marynarze śpiewali po węgiersku, rumuńsku, jugosłowiańsku, po francusku lub nawet po litewsku czy po estońsku, nikt by im złego słowa nie powiedział. Ale żaden polski żołnierz nie był w Holandii, a ten język tak jest do niemieckiego

podobny, że łatwo o nieporozumienie. Naturalnie – zadeklarował dalej w imieniu Polskich Sił Zbrojnych – nikt z polskich żołnierzy nie ma nic ani przeciw Holandii, ani przeciw jej marynarzom. Ale gdy kto usłyszy w miejscu publicznym w Anglii na przykład „Deutschland, Deutschland über alles”, to go zła krew zalewa (bad blood flooded). A to, co śpiewało dziewięciu aliantów holenderskich, było bardzo podobne właśnie do tej prowokacyjnej pieśni. I właśnie z tego powodu wynikło nieporozumienie.

Sędzia chciał się jeszcze dowiedzieć, w jaki sposób czterej polscy lotnicy dali radę dziewięciu przeciwnikom i poturbowali ich dotkliwie, sami wychodząc bez szwanku. Na to Pyszczyk odrzekł skromnie, że Polacy są do tego rodzaju bitew przyzwyczajeni (accustomed) i stąd wniosek, kto jest najcenniejszym aliantem Wielkiej Brytanii.

Potem nastąpiło badanie Holendrów. Okazało się, że poturbowani ulegli zupełnemu zaskoczeniu i nie mieli nawet czasu na przeciwnatarcie, gdyż natychmiast znaleźli się na ulicy. Mimo to nie żywią do strony polskiej żalu, ponieważ dzięki awanturze mieli sposobność po raz pierwszy bliżej poznać polskich lotników, dla których mają wiele uznania i sympatii.

Wreszcie zapadł wyrok: sędzia skazał każdego z czterech Polaków na funta grzywny i – wyjąwszy portfel – sam za nich tę grzywnę zapłacił, co publiczność przyjęła owacyjnie.

Tegoż dnia po południu pojechaliśmy do Northolt i odlecieliśmy z powrotem na stację. Pyszczyk przez cały czas był milczący i zadumany, mimo odniesionego triumfu. Dopiero kiedy wylądowaliśmy na własnym lotnisku i wysiedliśmy z maszyny, wygłosił krótki komentarz w związku z nowo nabytymi doświadczeniami.

– W Rumunii na przykład – rzekł – w ogólności do sądu by nie doszło, bo z posteronkowym policajem zawsze by jakoś człowiek to załatwił. We Francji znów – sędzia by żadnego wyrozumienia dla nas nie miał. Już o Niemcach nawet nie mówię. Dlatego faktycznie tu się mnie lepiej obdukcja sądowa spodoba. I nawet taki sędzia, choć stypne perugie na głowę ubiera, poważanie publiczne posiada. Kurtuflarny naród, można powiedzieć, a ja jestem już takim człowiekiem, że nie

lubię kantu porzomnem ludziom robić; wskutkiem tego prośbę jedną mam do pana kapitana, a takżesamo koleżka Ferenc.

Jak zwykle, nie wiedzieliśmy, do którego z nas się to stosuje: do Zygmunta czy do mnie; Pryszczyk zaś spojrział spod oka na nas obu i dodał:

– Względem ty świni, panie kapitanie...

– Cóż to za prośba? – spytałem zachęcająco.

– Bo faktycznie, jak pan kapitan wie, to myśmy te świnię kupili. A z kiełbas i ze szynki, co ją do kasyna i do naszej mesy wzięli, to zarobiliśmy z koleżką Ferencem po cztery funty i parę szylingów każdy. No to właśnie takie życzenie mamy, żeby te forszę ewentualnie na Czerwony Krzyż dać albo na co, żeby honorowe wyjście z tej sytuacji było.

Sięgnął do kieszeni, wyjął banknoty i srebro i wręczył mi je z westchnieniem. Nie byłem całkiem pewien czy jest to westchnienie ulgi, czy żalu, ale pochwaliłem dobrą intencję obu współników. Oni zaś porozumieli się oczyma i Pryszczyk dodał jeszcze:

– A w gazecie może pan kapitan wyszczególni, że te forszę familia Thistle w charakterze bezimienny ofiary składa.

8. A-jak ciocia Andzia

Śmierć generała Sikorskiego rzuciła ponury cień na dywizjon. Byliśmy na pogrzebie w Newark, żeby oddać mu ostatnie honory wojskowe i wróciliśmy stamtąd w jak najgorszym nastroju. Wszyscy mają złe przeczucia, wszyscy są przygnębieni, wszyscy poddają się czarnym myślom, choć może nie każdy z nas uświadamia sobie, jakim ciosem dla Polski była ta śmierć w obecnej sytuacji politycznej.

W mesie pod oknem powstał „kął smutniaków”. Przesiadują tam niektórzy, godzinami nie zamieniając słowa. Nie słuchają radia, nie czytują gazet, nie interesują się niczym. Jedynym ich zajęciem jest układanie pasjansów.

Nie można powiedzieć, żeby nasza załoga kontrastowała z tym tłem. Wraz z Zygmuntem i Kożą kończymy drugą turę lotów bojowych. Koza ma jasny plan: odpocznie ze trzy miesiące, napisze przez ten czas ze dwa tuziny sonetów (których znów nikt nie zechce wydrukować) i wróci do dywizjonu latać dalej. Ale Koza ma lat dwadzieścia osiem, a Zygmunt do spółki ze mną – osiemdziesiąt sześć... (Od biedy starczyłoby na całą załogę.) Nie ma się co łudzić: nie będziemy latać w trzeciej turze!

Zygmunt udaje realistę i z uporem twierdzi, że jako bohater, weteran, tudzież as, chętnie zasiądzie za jakimś stołem, obszerniejszym niż stolik nawigatora, i będzie spoczywał na laurach, wypełniając rubryki kart ewidencyjnych.

– Dosyć – powiada – tej wojny! I – powiada – nie udawaj, Herbert, że ci to nie dogadza. Kogo – powiada – będziesz bujał? Mnie?!

Potem oddaje się marzeniom o tym, co nas czeka:

– Dowództwo, rozumiesz; Londyn, rozumiesz; Rubens, rozumiesz... Bufet, cholera, jak przed wojną – a moje dzieci w Warszawie dzień w dzień przemarzłe kartofle i kapustę jedzą... Żeby chociaż dzień w dzień! A może co drugi albo co trzeci?... A może wcale, bo... E, z tobą nie można gadać! Milczymy obaj przez chwilę, a potem Zygmunt wraca do swych marzeń:

– Mieszkanie sobie wynajmiemy niegorsze, bo dodatek londyński dadzą. Ciepło, miękko, wygodnie, kominek, rozumiesz, i cóż? Do

biura sobie pójdziesz, potem lunch, potem kawka i o piątej jesteś wolnym człowiekiem. Kino, ma się rozumieć, jakiś brydzyk, klub, coś tego i tak dalej. Nie narażasz się, odpoczywasz, czekasz końca wojny i tylko z gazet wiesz, co się dzieje. Naturalnie zła krew cię zalewa na to wszystko, bo nie masz wiele do roboty i ciągle jesteś myślami tam, w Polsce... Gryziesz się, gorzkniejesz; najpierw ogarnia cię spleen, a później pesymizm, ale co możesz zrobić? Cały twój wysiłek to ta zasrana ewidencja, psiakrew! A niech to wszyscy diabli!...

– Nie martw się – usiłowałem go pocieszyć. – Jeszcze nam do końca brak kilku lotów: może cię ustrzelą i będzie po kłopotcie.

Ale Zygmunt wzrusza ramionami na tego rodzaju pociechy.

Tymczasem nad Anglią drzemie wyjątkowo upalne, pogodne lato, a noce są jasne, srebrne i rozedrgane od warkotu silników lotniczych. To nasze silniki; prawie wyłącznie nasze: brytyjskie, amerykańskie, polskie... Niemcy pojawiają się coraz rzadziej nad tą wyspą: szale wojny z pewnością już przechylają się na naszą stronę. Może wkrótce będzie koniec?

Od pewnego czasu nasz dywizjon zajmuje się akcją kulturalno-oświatową: każdy Wellington oprócz bomb zabiera pewną ilość słowa drukowanego, które ma oświecić Niemców. Zygmunta to irytuje.

– Po cholere?! I tak głupie żłoby nie rozumieją, co się im tu mądrego pisze, a tylko kłopot z wyrzucaniem.

Ale rozkaz jest rozkazem, a połączenie ulotek z bombami to w każdym razie lepsze niż same ulotki w 1939...

Jednym z takich lotów „oświatowych” była wyprawa na Karlsruhe.

Dzięki wspaniale zorganizowanej na terenie dywizjonu poczcie pantoflowej już o jedenastej przed południem wiedzieliśmy, że będzie „wojna”, i to „wysoka”, bo ładunek miały stanowić bomby kruszące i zapalające, a nie miny.

Wysłaliśmy tedy Lejbę do meteorologów, żeby się dowiedzieć, co oni o tym myślą. Łapiwiatry zapatrywali się na pogodę sceptycznie: ustalili, że nadciąga jakiś tam front i tworzy się niż; mówili o inwersjach, chmurach pierzastych, okluzjach i innych niezrozumiałych sprawach, z których według nich niezbitcie wynikało: skasują!

Tymczasem o dwunastej zapowiedź: stand-by²⁴.

Zygmunt, który na podstawie wywiadu Lejby wybierał się do Lincoln, zdejmując nowy mundur i przebiera się powtórnie, klnąc meteorologię, po czym – ponieważ właśnie otwierają bar – idziemy z Lejbą na piwo.

O dwunastej trzydzieści – odwołanie pogotowia, łapiwiatry triumfują, ale autobus do Lincoln właśnie odszedł... Zygmunt eksploduje wewnętrznie i stara się ugasić pożar gniewu za pomocą większej ilości piwa. Co młodszy koledzy, ze Sweet-Franiem na czele, wymykają się do sekcji, w których pracują WAAF-ki – na inne, mniej bojowe działania.

Lunch mija spokojnie. O szesnastej odchodzi następny autobus, więc Zygmunt ryzykuje i przebiera się po raz trzeci. Ale o piętnastej trzydzieści megafony ryczą:

– Wszystkie załogi operacyjne zgłoszą się do crew-roomu!²⁵

Uciekłem na sam widok twarzy naszego nawigatora: była fioletowej barwy.

Popołudnie spędzamy w mesie, bo ciągle jest stand-by. Zygmunt mimo to nie przebiera się: i tak pójdziemy spać...

– Meteorologia to wspaniała rzecz – powiada. – Tylko skończone osły mogą o tym powątpiewać.

WAAF-ki mają jakiś wykład czy odprawę, więc Sweet-Franio i jego świta rozmawiają „inteligentnie” dokoła odbiornika radiowego, który akompaniuje im równie inteligentnym, utrzymanym „na wysokim poziomie” programem For the Forces. Najpierw toczy się dyskusja o klęsce Niemców pod El Alamein (głośnik ryczy jakieś idiotyczne kuplety, które z pewnością wygwizdano by w Wołominie). Potem rozmowa przechodzi na Egipt, potem na kobiety w Egipcie, wreszcie na kobiety w ogóle – temat nigdy nie wyczerpany... (Głośnik wtóruje rzewną piosenkę pod tytułem „My sister and I”, za którą autor wart jest paru miesięcy kryminału, ale piosenka budzi na sali, z której ją transmitują, huragan braw.)

²⁴ Stand-by (ang.) – pogotowie bojowe.

²⁵ Crew-room (ang.) – sala odpraw.

– Ładna piosenka – stwierdza Franio, któremu wszystko, co angielskie, bardzo się podoba. – Ta mała Betty, wiecie, ta blondyneczka z „Black & White”, ma wcale niezły głos.

– Śmierć kucharkom – mówi Zygmunt z westchnieniem po rosyjsku.

– Co to znaczy? – pyta naiwnie Franio.

– Śmierć kucharkom! – tłumaczy Zygmunt. – Śmierć z miłości, Franiu... Zdobywasz, zdobyłeś czy porzuciłeś?

– Bardzo cię proszę – Betty nie jest kucharką! – zaperza się Franio.

– Zdobywa – konstatuje flegmatycznie Lejba. – Skoro tak się stawia, to dopiero zdobywa.

W tej chwili megafony obwieszczają: Pogotowie odwołane!

To zapobiega dalszej wymianie poglądów na temat przewag miłosnych. Frania i na sprawę przynależności jego ofiar do tej czy innej grupy społecznej. Natomiast opinia o bazie, grupie bombowej i innych wyższych instancjach strategicznych jest wyjątkowo zgodna. Smutniaki pod oknem tasują karty do następnego pasjansa; Franio i jego kompania czekają, kiedy wreszcie WAAF-ki skończą się kształcić w wiedzy wojskowej; Lejba zamawia siódme piwko; Zygmunt ziewa i przegląda się w lustrze (nowy mundur...); jednym słowem – miła, pogodna atmosfera, jak w rodzinnym grobie.

Nie wiem, co pokrzyżowało wyroki meteorologów tego wieczora. Może to był Mosquito, który wylądował na naszym lotnisku i którego załoga oświadczyła, że szczyty chmur sięgają piętnastu, a nie dwudziestu pięciu tysięcy stóp. Dość, że Zygmunt o godzinie dwudziestej pierwszej trzydzieści przebierał się po raz czwarty tego dnia, zgrzytając zębami (głównie przednimi, bo po bokach ma złote, więc szkoda) i, wyrażając się o meteorologii w sposób więcej niż lekceważący. Przebierał się, ponieważ ogłoszono znów stand-by, po czym wezwano nas na odprawę i wyznaczono start na dwudziestą trzecią...

Chmury szły gęste, kopiaste. Ciemność osiadła szybko, a po starcie bynajmniej się nie rozwidniło, bo lecieliśmy w tych chmurach zamknięci jak muchy w pudle od kapelusza.

W maszynie panuje milczenie; nawet Pryszczyk nie ma nic do powiedzenia, a Koza zdaje się drzemać przy swojej stacji radiowej.

Tylko Zygmunt coś pomrukuje niezrozumiale, kończąc swoje wyliczenia, których nie zdążył zrobić przed startem.

Na wysokości czterestu tysięcy wychodzimy wreszcie z chmur i księżyc w pełni zalewa światłem wnętrze kabiny. Niemal w tej samej chwili obsypuje nas pierwsza seria ognia artylerii, budząc westchnienie ulgi naszego nawigatora.

– Zgadza się – mówi ten typ ze szczerym zadowoleniem. – Zgadza się co do sekundy: włączymy nad Belgię!

– Jeżeli nie masz innych sprawdzianów nawigacyjnych niż niemiecka obrona przeciwlotnicza, to niech cię diabli wezmą razem z twoimi obliczeniami – irytuje się Lejba, ponieważ seria bębni nam po skrzydłach.

Ale Zygmunt pomija milczeniem tę uwagę: dla niego najważniejsze jest to, że idziemy po kursie. Teraz przed nami wzdyma się nowa barykada jeszcze wyższych obłoków. Omijać czy pchać się w ten gąszcz?...

„Lucy” ciągnie dobrze, więc decydujemy się na to drugie. Wysokość wzrasta. Pod maszyną kłębią się czarne chmurzyska, od których idą nierówne, zdradliwe podmuchy. Raz po raz zapadamy w odmet napuchłych, obrzmiałych bąbli, które ciśnienie wypycha na powierzchnię burzy idącej nad Belgią. Jesteśmy jednak już tak wysoko, że nic nam ta burza nie robi; owszem – prądy wstępujące dźwigają nas tylko w górę, dopomagając silnikom.

Gdy według obliczeń Zygmunta minęliśmy Mozelę, warstwa chmur stała się cieńsza, a jej górna powierzchnia zaczęła się obniżać. Lecieliśmy ponad nią aż do Renu. Księżyc świecił jasno i jego blask wsiąkał w obłoki, przesycając je matowym, łagodnym srebrem. Ale dalej na południo-wschodzie rozlewało się czerwone półkole łuny, coraz większe, o coraz żywszej barwie: to płonęło Karlsruhe...

Wkrótce weszliśmy w zasięg tej łuny. Lejba melduje, że chmury się kończą i że widać pożary. Dodaje gazu, żeby jak najprędzej przelecieć przez zapory ognia artyleryjskiego i przez snopy reflektorów.

Udało się. Idziemy kursem bojowym nad środek celu. Drzwi bombowe otwarte i Zygmunt naprowadza:

– Left... left!... Steady!... Left!. Steady!

A po chwili napięcia:

- Bombs gone!
- Anglik z Kołomyi – powiada Lejba.
- Wcale nie z Kołomyi, tylko z Woli – prostuje Zygmunt. – A wiesz, Lejbuś, gdzie Wola? W Warszawie!
- No to co z tego? – pyta Lejba.
- To, że po drodze od nas do Kołomyi jest Kraków...
- Ładnie po drodze! A zresztą, co to ma wspólnego z...
- Unik w prawo ma-a-arsz! – wrzeszczy Koza.

Machinalnie robię gwałtowny unik. Cyrkle i mapy, jak karni żołnierze, maszerują na rozkaz Kozy po stoliku nawigacyjnym i po całej kabinie; Zygmunta podnosi w górę i rozpląszcza na pokładzie; na lewo od nas przelatuje cały rój pocisków... Ktoś klnie soczyście niemiecką artylerię, która omal nas nie wykończyła.

Ubożsi o kilka ołówków i kątomierz, wracamy na kurs i odchodzimy już znad celu, gdy uwagę naszą zwraca następna seria, jeszcze dalej w lewo od nas. Ktoś się tam pęta w stożku reflektorów.

Widać go! Jakiś Wellington wije się w rozpaczliwych unikach, a reflektory zastawiają coraz gęstsze sieci przed nim i za nim. Kilka krzyżuje się w punkcie, gdzie nieszczęsna maszyna szaleje w zakrętach. Stożek – jak przyklejony do błyszczących skrzydeł – przysiada, prostuje się, skłania się na boki z wdziękiem chińskiego tancerza. Kiwa się całą postacią złożoną z linii rozkraczonych szeroko na ziemi; kołysze się jak szyja potwornego węża, który hipnotyzuje zdobycz wahadłowym ruchem wysoko wzniesionej głowy... Ofiara jednak nie poddaje się hipnozie: wymyka się raz po raz, w ostatnim ułamku sekundy sływa trawersem z toru pocisków, ucieka w panice, kierowana zapewne bardziej instynktem pilota niż komendą strzelców. Zdaje się, że już-już ją zestrzela, gdy wreszcie wychodzi z zasięgu baterii.

Wszyscy oddychamy z ulgą. Zakręcam w prawo i pytam Zygmunta o kurs. jakim mamy stąd odejść, gdy Lejba przypomina, że nie wyrzuciliśmy ulotek...

Prawda! Ulotki...

To Koza przegapił. No trudno: okrążam płonące miasto i wchodzimy znowu na szlak przybywających samolotów, które tłoczą się nad celem po dwa, po trzy naraz, obok siebie, wyżej i niżej.

Karlsruhe błyska salwami dział i wybuchami bomb. Widać całe jeziora i szeroko rozlewające się rzeki płomieni.

– Gdyby Neron zmartwychwstał, nie paliłby Rzymu, tylko Karlsruhe – mówi patetycznie Koza.

Pryszczyk potakuje:

– Faktycznie... – i po chwili dodaje: – Cały ten twój klozetpapier się spali. O – prosto w ogień go niesie...

Ulotki połyskują różowo w blasku pożarów lub srebrzą się w świetle reflektorów, które gorączkowo biegają to tu, to tam – jakby przerażone tym nawalem bomb wybuchających na ziemi.

Pod nami, zaledwie o jakie pięćdziesiąt stóp niżej, leci jakiś Wellington-samobójca w kierunku odwrotnym do nakazanego kursu bojowego. Rozpoznajemy znaki naszego dywizjonu i literę A.

– A – jak ciocia Andzia – mówi Lejba. – Czyja to maszyna?

Nikt z nas nie wie: teraz co parę dni załogi się zmieniają. Zygmunt potrząsa głową z politowaniem.

– Pewnie jakiś fresher. Nalatuje powtórnie po linii celu, zamiast ją okrążyć. Przez takich idiotów są te wszystkie zderzenia. Tuman, psiakrew!

Znów przechodzimy przez zaporę ogniową – parę uników – i już bezpiecznie. Ustalam kurs powrotny na żyro. Zgadza się z busolą. Lecimy nisko, więc dodaję gazu, żeby nie wracać w chmurach. Ale zapas benzyny nie jest wcale za duży. Trzeba lecieć ekonomicznie.

Wtem Lejba i Pryszczyk meldują prawie jednocześnie:

– Nad nami Wellington. Ma jeden silnik nieruchomy i zostawia za sobą smugę dymu na niebie.

– To chyba będzie ciocia Andzia – mówi Zygmunt.

Wyprzedzamy ją. Czy dociągnie?... Może: nie traci wysokości, wolno, lecz pewnie leci w strumieniu powracających maszyn. Jeżeli ma całe zbiorniki, jeżeli się nie zapali, jeżeli załoga wytrzyma nerwowo, jeżeli nie spotka myśliwca niemieckiego, może dociągnie...

Na wysokości dziewiętnastu tysięcy stóp, zapewne nad Sambrą, gdzieś między Charleroi a Namur weszliśmy w chmury. Od razu wiedziałem, że nie zdołamy wznieść się ponad ich warstwę, która rosła, jakby ją kto wydymał od spodu. Była to, zdaje się, kulminacja owego „frontu” przepowiedzianego przez meteorologów: ciężkie, spiętrzone

wysoko chmurzyska płynęły, toczyły się, przewalały się i puchły powyżej wszelkiego osiągalnego dla nas pułapu. Oziębilo się nagle i zaczęły się zwykle zjawiska elektryczne, towarzyszące wielkim burzom: busola dostała konwulsji, radiokompas wychylał się na prawo i na lewo, w słuchawkach trzeszczało, jakby ktoś lał oliwę na rozpalone żelazo, i tylko żyro prowadziło mnie na kursie do bazy. Na obwodzie śmigieł migotały zielone iskierki; małe ogniki zaczęły biegać po krawędziach skrzydeł; anteny świeciły błękitnie, to znów biało, gasnąc i zapalając się znowu.

Pierwsze gwałtowne podmuchy uderzyły po sterach. „Lucy” zadrgała, przysiadła i skoczyła w górę. Silniki wypadły z rytmu, zawyły, jakby przerażone, i zmieniły ton. Zrobiło się zupełnie czarno.

Byłem przygotowany na walkę z tą burzą i nie chciałem oddać sterów Lejbie, który zresztą bynajmniej się do tego nie palił. Lecz to, co po chwili zaczęło dziać się z maszyną, przeszło moje oczekiwania.

Stery nagle zeszytywniały tak, że ledwie mogłem poruszać drążkiem; lotki zaparły się w przechyle, a silniki znów zaczęły wyć, i to tak przeraźliwie, jakby miały wyłamać się z łożysk. Czułem wibrację sterów, która natychmiast zresztą udzieliła się skrzydłom. Cały samolot trząsnął się, można było pomyśleć, że puszczają wiązania kadłuba, pękają nity i że lada chwila maszyna rozleci się w powietrzu.

Spojrzałem na wysokościomierz. Strzałka mijała siedemnaście tysięcy i szła w dół. Wariometr wskazywał gwałtowne opadanie, a choć dodałem gazu i podciągnąłem ster, samolot walił się bezwładnie, jakby miał wejść w korkociąg. Był jak porażony; tracił wszystkie właściwości aerodynamiczne; tracił zdolność lotu i zdawał się rozpaczliwym wysiłkiem utrzymywać jeszcze tylko równowagę poprzeczną. Ryczał silnikami, walił się w dół, ulegając paraliżowi, który chwycił go w lodowate szpony, obezwładniał stery i skrzydła. Było coś okropnego w tym zmaganiu się maszyny z niemocą, która ogarnęła ją nagle wśród kotłowiska chmur, ponad jądrem burzy miotającej się w czarnej przestrzeni. Ginęła! Przystawała być samolotem. Jej skrzydła i stery, krawędzie ich natarcia, łopaty śmigieł obrastały lodem, który nawarstwiało się gwałtownie, zmieniając ich profil, odbierając im właściwą postać, czyniąc je niezdolnymi do lotu. Przystudzona para skraplała się i marzła na kadłubie, na maskach

silników, na zbiornikach i gaźnikach. Mróz chwycił już dysze i osiadał szronem na gardłach przewodów paliwa. Silniki krztusiły się w jego uścisku, przerywały, wyły znowu w męce i dusiły się bez dopływu mieszanki. Rury wydechowe pluły dymem, to znów ogniem, jak krwią. Przedśmierne dreszcze szły po grzbiecie kadłuba, drgały wieżyczki, trząsał się febrycznie pokład, nierówno, spiesznie pulsowały zegary... „L – jak Lucy” konała w powietrzu na wysokości piętnastu tysięcy stóp, opadając wprost w środek burzy toczącej się przez Belgię...

Nie mogłem jej pomóc. Nie mogłem nic uczynić, by ją uratować. Powiedziałem tylko nieswoim głosem:

– Załoga, przygotować się do opuszczenia maszyny. Oblodzenie...

Nikt mi nie odpowiedział, ale po tych moich słowach – jakby po jakimś zaklęciu – wariometr zwolnił! Opadaliśmy nadał, ale nie tak gwałtownie. Potem lewy silnik przestał strzelać i włożył się w prawidłowy, czysty rytm. Za nim wyrównał prawy. Sterom ulżyło i z wolna ustało drganie kadłuba. Wreszcie uspokoiły się lotki.

Kryzys mijał: maszyna była jeszcze ciężka, ospale reagowała na ruchy drążka, ale przecież mogłem utrzymać ją w linii lotu. Wyszliśmy ze strefy obmarzania i tylko wicher, cwałujący na grzywie burzy, porywał nas w skręty i wiry.

W kabinie panowało nadal milczenie. Przerwał je dopiero Pryszczyk głosem nieco jeszcze rozdygotanym, w którym można było wyczuć melodyjne podzwanianie zębami:

– Znakiem tego nie wsiadamy w ty Belgii, panie kapitanie?

Powiedziałem, że na razie nie, a Pryszczyk westchnął z ulgą.

Zygmunt powiedział: „Cho-le-ra!” i coś tam ustalał z Kozą, któremu odbiornik trzeszczał jak smolna głownia na kominie. Po chwili doszli widocznie do porozumienia, bo Zygmunt oświadczył:

– Żadnego, psiakrew, namiaru w tym bałaganie zrobić me można. Niech to wszyscy diabli wezmą! Łapiwiatry miały rację...

– A gdzie jesteśmy? – pyta Lejba.

– Na kursie – mówi Zygmunt.

– Ale gdzie na kursie?

Takie pytanie może zniecierpliwic nawet anioła. A Zygmunt nie jest bynajmniej w anielskim nastroju. Mimo to jakoś się hamuje.

– Odczep się, kufo jedna – mówi. – Sam bym chciał wiedzieć...

– No to po co ty z nami latasz, jak nie wiesz?

– Dla równowagi, młodzieńcze: skoro tu jest taki tuman jak ty, musi też być ktoś z olejem w głowie.

Ale Lejba nie pozostaje dłużny, gdy chodzi o wzajemne komplementy.

– Zjęczał ci ten olej – powiada. – Nawet na mydło się nie nadaje...

W tej chwili wychodzimy z chmur w jakąś lukę. Przejąśnia się nieco, ale przed nami rośnie nowa ściana, chyba jeszcze wyższa niż poprzednia. Zygzaki błyskawic łamią się w niej raz po raz, zawiewa potężnym wichrem i podrywa nas w górę, aby natychmiast rzucić w przepaść, gdzie wybucha nowy podmuch.

Jeżeli w tych chmurach na tej wysokości temperatura powietrza zawiera się między 0° a -20° Celsjusza, grozi nam znów oblodzenie. Gdy dopiero co przez to się przeszło, „serca bledną” na myśl o powtórnym przejściu podobnym.

Zbieram się w sobie. Staram się „odważnie, stawić czoło niebezpieczeństwu”, jak przystało na „skrzydatego rycerza”, psiakrew, ale nie potrafię opanować myśli o katastrofie, ku której – jak mi się wydaje – zdążamy nieuchronnie. Widok oświetlonego lotniska ze znakami rozpoznawczymi naszej stacji – FH, zdaje mi się czymś najbardziej pożądanym i zarazem najmniej osiągalnym. Czy zobaczę jeszcze kiedykolwiek tę stację?...

No, ale skoro już o podniesieniu ducha nie ma mowy, to przynajmniej instynkt i mięśnie. Wołani Lejbę:

– Chodź tu i pomagaj w pilotowaniu, bo was wszystkich diabli wezmą i narzeczone spuchną od płaczu.

Lejba siada obok mnie. Widać, że jest zdenerwowany. Zdradza to zresztą tylko bladeść jego rumianych zwykle policzków i jeszcze powolniej niż zwykle cedzone słowa.

Wiem, że Lejba się boi. Wiem również, że boi się Zygmunt, bo nie ryzykuje i nie mówi według swego zwyczaju: „wyjdziemy za tyle i tyle minut na takie i takie miasto”...

Koza boi się także, bo z kabiny radio nie dochodzi żaden głos. Siedzi tam pewnie, wpatrzony w ciemność, mając spadochron pod ręką i czeka; prędzej czy później padnie rozkaz: „Załoga skakać!”

Pryszczyk milczy. Zapewne boi się najmniej z nas wszystkich, choć przeżywa instynktowną obawę czy może tylko emocję, która przeszkadza mu w zwykłym monologu na byle jaki temat. Pryszczyk jest głęboko, choć bezpodstawnie przekonany, że skoro ja i Zygmunt jesteśmy na pokładzie „L – jak Lucy”, to nic złego stać mu się nie może. Pryszczyk ufa nam bezgranicznie.

Gdy sobie uświadamiam strach tamtych trzech i zaufanie tego czwartego, odczuwam coś w rodzaju otuchy. Obawiam się zawsze najbardziej tego, że nie zdołam ukryć swego strachu przed innymi. Że będą wiedzieli, co się we mnie dzieje. Albo że się na mnie zawiodą. Ale skoro oni boją się także, mogą tego nie zauważyć. A Pryszczyk?

– Jak tam, Pryszczyk? – pytam podziwiając pewność i spokój swego głosu. – Bardzo rzuca?

– Już nas, panie kapitanie, rzucało lepiej – mówi Pryszczyk – a wszystko jedno rumu kaźden jeden gołnął potem, aż go wtrząsło. No to niech rzuca. Wiatr też swoje przyjemność musi posiadać. Tylko ten magnetys cholernie tu pstryka. Iskry takie z palców mnie lecą, że jakbym żarówkie trzymał, toby się świeciła.

Istotnie iskrzyło znów zewsząd, a śmigła obracały się w ognistych aureolach stykających się niemal z kadłubem.

– Uwaga – westchnął Lejba. – Wchodzimy w chmury.

Połknęła nas ciemność i zaczął się taniec. Wiatr „posiadał swoje przyjemność” i robił wszystko, żebyśmy stracili nie tylko ochotę na tradycyjną szklaneczkę rumu po problematycznym powrocie do bazy, ale również skrzydła – w drodze.

Ale nie obmarzaliśmy! Zapasy z burzą wydawały się igraszką w porównaniu z tym lodowym paraliżem sterów. Maszyna reagowała normalnie i po każdym ciosie burzy wracała do poziomu, wygrzebując się z odmetu wirów i skłóconych prądów wichury. Mijały minuty, a wariometr podrygiwał tylko w górę i w dół, w górę i w dół, zgodnie ze strzałką wysokościomierza oscylującą przy kresce z cyfrą piętnaście tysięcy. Z wolna zaczynałem oswajać się z myślą, że przebijemy się przez burzę i zobaczymy u końca lotu znaki rozpoznawcze – FH. Aż nagle...

To nastąpiło tak gwałtownie, że trudno było uwierzyć w prawdziwą przyczynę tych objawów. Bez żadnego przejścia, po jakimś przechyle

zaciążyły mi stery i w tej samej chwili maszyna dała nura w dół. Znów zawyły silniki, zatrzęsło skrzydłami i kadłubem, tylko tym razem te wstrząsy były tak silne, że mogło się здаwać, iż skrzydła zostały połamane i trzymają się jeszcze na sworzniach, targając nami, by się od nas uwolnić. Samolot rzucał się jak szczupak w sieci, która ciągnęła go przez odmet burzy w dół, ku ziemi. W słuchawkach podniósł się taki wrzask i świst, że nie dosłyszałem własnych słów, wydając rozkaz ponownego przygotowania się do skoku.

Lejba coś krzyczał, czego nie mogłem zrozumieć, a wreszcie, chwytając się podłużnie i poprzecznych rur wzmacniających kadłub poszedł na przód, zapewne po swój spadochron, który tam zostawił. Zygmunta rzuciło na pokład obok mnie. Nie mógł się podnieść i dopiero Koza go stamtąd wyciągnął.

Złe było z nami. Nie wiem, czy zdołalibyśmy w ogóle wyskoczyć, gdybym wydał ten rozkaz, na który wszyscy czekali w napięciu. Nie wiem, dlaczego nie powiedziałem tego słowa: „Skakać!”

Straciliśmy chyba z pięć tysięcy stóp, zanim ten kataklizm zaczął się uspokajać. Na ośmiu tysiącach wyrównałem ostatecznie w linii lotu i uświadomiłem sobie, że oba silniki pracują normalnie, a maszyna słucha sterów. Zauważyłem też, iż żyrokompas działa. Wrzask w słuchawkach interkomu²⁶ przycichł na tyle, że zaryzykowałem uwagę:

– Chciałbym wiedzieć, jakim kursem teraz naprawdę lecimy...

Nikt mi nie odpowiedział i przeszła mi przez głowę niedorzeczna myśl, że nikogo prócz mnie nie ma na pokładzie.

– Zygmunt! – zawołałem głośno.

Cisza... Wychyliłem się w prawo i spojrzałem za siebie. Zygmunt siedział przy zrujnowanym stoliku nawigacyjnym, starając się utrzymać w objęciach mapy, cyrkle, ołówki, log i kątomierz.

– Czego? – spytał krótko.

Zorientowałem się, że nie włączyłem swego mikrofonu i dlatego nikt mnie nie słyszy. Przetawiałem kontakt i zapytałem o kurs.

– Co masz na busoli? – spytał zamiast odpowiedzi.

Na, busoli miałem karuzelę obracającej się róży wiatrów.

²⁶ Interkom – skrót od inter-communication (ang.) – wewnętrzny telefon pokładowy.

– Moja też się nadaje na ruletkę – powiedział zatroskany. – A jak żyro?

– Żyro działa, ale po tym wszystkim... Mogło nas znieść, diabli wiedzą ile. No i kompas mógł się rozregulować.

– Miał prawo – zgodził się Zygmunt.

– No i co będzie?

– A co ma być? Leć dalej według żyro. Zawsze gdzieś dolecimy.

– Jeżeli starczy benzyny – odezwał się Lejba, który tymczasem wrócił ze spadochronem i wielkim guzem na czole.

Istotnie, mogło zbraknąć benzyny, i to w najgorszej chwili, nad morzem. Ale cóż nam pozostało innego? Trzeba było wyjść z tej burzy i wtedy dopiero starać się o namiary określające naszą pozycję. Do tego czasu mogło nas oblodzić po raz trzeci, mogły nawalić silniki, mogło zabraknąć benzyny...

Mimo tak niepewnej sytuacji wydawało mi się, że najgorsze jest poza nami. Oddałem stery Lejbie, który nadal popał się z wichrem. Sam siedziałem obok niego w pogotowiu i usiłowałem dojrzeć coś w ciemności przez szyby kabiny. Raz po raz siekło deszczem i przewiewała blisko gęsta, skłębiona para obłoków. Poza tym nic nie było widać.

Lecieliśmy tak ze dwadzieścia minut. Wreszcie rzucanie osłabło i wiatr zaczął się uspokajać. Busole ustatkowały się. Ich kurs był zgodny z kursem żyrokompasu. Koza, który od dłuższej chwili usiłował ustalić naszą pozycję, dostał na koniec fix trzeciej klasy, a Zygmunt obwieścił triumfalnie, że minęliśmy Bruges i wchodzimy nad morze między Ostendą a Blankenberghe.

Do bazy dwieście mil! Do najbliższego brzegu dziewięćdziesiąt mil.

Obliczamy szybko zużycie paliwa.

Starczy.

Natychmiast nastrój podnosi się o kilkadziesiąt stopni. Pryszczyk gada jak nakręcony, Zygmunt przestaje żałować swoich map, Koza dostaje raz po raz fixy, i to całkiem już dokładne, Lejba „powozi” maszyną jak jednokonną dorożką, ja sam pogwizduję jakieś skoczne walczyki.

Lecimy jak po sznurku. W pół godziny po opuszczeniu brzegu belgijskiego wchodzimy nad Anglię koło Aldborough, mijamy hrabstwo Suffolk i Cambridge, suniemy nad Lincoln.

Tu jest już jasna, bezchmurna pogoda. Znajome miasta śpią w dole, spokojne i ciche. Błyszcą gdzieś światła lotnisk.

W górze płyną powracające Wellingtony i Lancastery, każdy swoim szlakiem albo w grupach po kilka, jeden za drugim.

Lejba rozgląda się za naszym lotniskiem.

Jest!

Na widok błyszczących liter FH obok wieżyczki kierownictwa ruchu ogarnia mnie wzruszenie. Chyba wszyscy patrzymy w tej chwili na te litery, które są dla załogi symbolem bezpieczeństwa, synonimem powrotu z jeszcze jednej wyprawy.

Nie: Pryszyk patrzył w górę. bo słyszę, jak mówi podniesionym głosem:

– Jak pragnę Boga, ciocia Andzia!

– Gdzie?! – pyta Lejba.

– A, o: nad lasem, panie poruczniku. Na jednym silniku się tu przytaszczyła, no! Faktycznie cwane chłopaki: przez te huźdawkie na jednym silniku...

Spoglądam we wskazanym kierunku. Nad lasem kładzie się w zakręt „znajoma znad Karlsruhe” o nieruchomym śmigle. I znów zastanawiamy się, która to załoga...

Ale już pozwalają nam lądować. Czarny runway pędzi pod, wysunięte podwozie. Pneumatyki kół liznęły go raz, drugi. Przywarły do asfaltu. Piszczą hamulce.

– O.K. – mówi Zygmunt i pierwszy gramoli się do wyjścia, jeszcze w biegu.

Kołujemy na swoje miejsce, obracamy się na prawym silniku i Lejba wyłącza. Prostuję ścierpłe nogi i złażę na ziemię. Jaka to rozkosz chodzić!...

Ale nie czas jeszcze na spacer: autobus zabiera nas na „spowiedź” i na nice cup of tea z rumem. To też ma swój urok.

Jadąc, oglądamy się na „ciocię Andzię”. Ginie nam z oczu za ścianą hangaru, podchodząc do lądowania z wypuszczonym podwoziem.

– Dzielna załoga – mówi Zygmunt z uznaniem.

Zgodnie z przewidywaniami Pryszczyka żaden z nas nie wzdragał się przed wypiciem należącego rumu. Odbyliśmy szczegółową „spowiedź” u „inteligentnego” i szliśmy wolno w stronę kasyna i kwater, wdychając świeże, chłodne powietrze pachnące zbożem i sianem. Mijając hangar, spotkaliśmy Ferenc. Szedł, prowadząc rower, i przystawał co chwila, żeby spojrzeć w stronę lotniska. Lejba zagadnął go o załogę samolotu „A – jak Anna”:

– Wylądowali dobrze?

Ferenc popatrzył na nas kolejno, po czym odwrócił się i wskazując ręką kierunek powiedział:

– Tam... pięć trupów.

Pod lasem widać było prosty, wysoki słup dymu.

– Zwalili się przed samym lądowaniem – mówił dalej. – Zanim straż ogniowa zdążyła dojechać, spalili się wszyscy.

– Kto był w tej załodze? – spytał Zygmunt.

Ferenc wymienił cztery nazwiska.

– Same młodziaki – dodał. – Piąty był Gomorek, ten, co to... pan kapitan wie?

Pryszczyk powtórzył:

– Gomorek?! – i ruszył na przełaj ku dopalającej się maszynie, energicznie wycierając nos po drodze.

Nikt go nie zatrzymywał. Zdawało mi się, że ramionami naszego tylnego strzelca wstrząsa płacz.

9. Flying control

Przez szklaną ścianę na wprost mojego biurka widać długi, czarny runway, który biegnie w stronę lasu i ginie na jego tle, jakby rozpląwał się w nim na prawo i na lewo. Przez takie same ściany boczne widać betonową drogę okalającą lotnisko i wyloty dwóch innych runwayów, które pośrodku krzyżują się z pierwszym. Widać też samoloty przysiadłe na stanowiskach postojowych; przygarbione, leniwe, drzemiące w bezruchu. Okna, które są za moimi plecami, wychodzą na hangary i niskie, ochronnie malowane baraki rozrzucone między kępami drzew i zarośli. Tam jest stacja i wszystkie jej sekcje, kwatery, mesy oraz dowództwo.

Nasz niski domek ze szklanymi ścianami na piętrze jest ostatnim posterunkiem tych zabudowań: stoi na samym lotnisku, z dala od innych, odwrócony do nich tyłem, ponieważ nie obchodzą go one wcale. Ludzie, którzy tu pracują, nie mają prawie żadnych interesów w tamtej stronie; natomiast prawie wszyscy ludzie stamtąd przychodzą do nas za każdym razem, gdy dokoła lotniska zaczyna się grzmot silników i gdy samoloty pełzną na start, aby kolejno wzbijać się w powietrze po długim, ciężkim rozbiegu.

Wielu z nich przychodzi tu również wtedy, gdy samoloty zaczynają krążyć nad stacją, wracając z wyprawy. Przy każdym starcie i przy każdym powrocie zapelnia się taras otaczający nasz szklany domek nieco poniżej poziomu biura, tak aby ci, co przychodzą, nie zasłaniali nam widoku.

Zawsze – z obowiązku – przychodzą: dowódca stacji i lekarz; zawsze również przychodzi nasz kapelan, choć nie ma takiego przepisu, który nakładałby na niego ten obowiązek. Kapelan jednak uważa, iż jest tu zawsze potrzebny: błogosławi odlatującym załogom, dziękuje Bogu za ich szczęśliwy powrót lub udziela sakramentów umierającym. Jakkolwiek obaj z Zygmuntem nie jesteśmy zbyt religijni i nawet usiłujemy ożenić naszego księdza kapelana z córką pewnego anglikańskiego pastora z Lincoln, to jednak zgadzamy się, że istotnie kapelan jest potrzebny, bo nie ma tu nikogo na całej stacji, kto by go nie lubił; nie ma nikogo wśród nas, Polaków, komu by ten zacny

ksiądz nie pomógł, kogo by nie pocieszył, komu byłby obojętny – bez względu na wyznanie i na stosunek do religii. Poza tym nasz kapelan nie prawi nam zbyt wiele morałów, natomiast chętnie nas rozgrzesza i z pobłażaniem odnosi się do niedoskonałości natury ludzkiej. Jest dobrym kompanem przy kieliszku, jeździ na motocyklu jak szatan – przepraszam! – jak archanioł, lata (jako pasażer, oczywiście), nawet tańczy! Tylko w sprawie ożenku jest wybredny: swatamy go od roku, a on zawsze wynajdzie jakąś wadę w kandydatce na małżonkę i nie ulega, choć – jak sam mówi – miałby ochotę... Pewnie już wytrwa w dziewiczym stanie duchownym i zostanie arcybiskupem, czego mu cała stacja ze szczerego serca życzy.

Kapelan, lekarz i dowódca tej stacji mają wolny wstęp również do naszego biura, które – mówiąc po prostu – jest zwykłym flying control, czyli kierownictwem ruchu na lotnisku.

Odbywszy po dwie kolejki lotów bojowych, objęliśmy z Zygmuntem ten posterunek, zamiast bryzgać atramentem jako kantorszczyki w Blackpoolu lub nawet w Londynie. Zawsze to jest realniejsza praca niż wieczne pisanie papierków i ewidencji... Teoretycznie pracujemy na zmianę, ale w rzeczywistości zwykle obaj jesteśmy na służbie, ponieważ tak już przyzwyczajaliśmy się podczas kilkumiesięcznej praktyki. Zygmunt siedzi w głębi, przy stole, nad którym wisi mapa naszego sektora działań; ja mam biurko przy wejściu; pomiędzy nami stoi desk sygnalizacyjny z centralą radiotelefonu i łącznicą bezpośrednią do różnych punktów lotniska, do operation, intelligence-officer i meteo. Centralę obsługują dwie polskie WAAF-ki: pani Dorota i panna Maria. Do pomocy jest jeszcze Anglik, sierżant Woods, i telefonistka.

Praca kierownictwa ruchu polega na wyprawianiu samolotów w powietrze, zawiadamianiu o każdej odlatującej załodze operation (które już o tę załogę dalej się martwi aż do jej powrotu nad lotnisko), na ewidencji wszystkich startujących i lądujących maszyn i – co najważniejsze – na kolejnym sprowadzaniu załóg do lądowania. Oczywiście, wszystkie rozmowy z załogami w powietrzu i z obsługą lotniska na ziemi odbywają się przez radiotelefon. Zapalenie i wygaszanie całego systemu świateł i sygnałów na lotnisku sterowane jest przełącznikami wprost z naszego szklanego domku.

Na ogół jest ta praca niezbyt skomplikowana. Jeśli wszystko idzie normalnie, jeśli pogoda jest dobra, jeśli załogi startują i lądują bez wypadku, jeśli wracają bez uszkodzeń, z dostatecznym zapasem benzyny, nie błędząc po drodze, jeśli od razu odnajdują lotnisko – kierowanie ruchem nie nastęrcza wielu trudności. Ale czasem flying control wystawia nerwy swych pracowników na ciężkie próby... Czasami przeżywamy tu chwile równie groźne i pełne napięcia jak nad Karlsruhe, Bremą i nawet Berlinem, choć nam samym żadne bezpośrednie niebezpieczeństwo nie zagraża.

W ciągu dnia szklany domek na pól drzemie. Sierżant Dorota lub sierżant Maria zapisuje samoloty zgłaszające się od czasu do czasu na start lub do lądowania, spogląda przez lornetkę, by sprawdzić ich znaki, dzwoni do operation i zagłębia się z powrotem w powieści kryminalnej, której treść opowiada później Zygmuntowi, przekręcając fakty i myląc ich kolejność.

W ciągu dnia lata się tylko przy dobrej pogodzie i nie są to loty bojowe, lecz jakieś próby sprzętu, oblatywanie maszyn, zgrywanie nowych załóg, strzelanie do rękawa itp. Gdy deszcz pada albo gdy jest mglisto, lotów nie ma. Lotnisko śpi, znudzone, gnuśne, smętne, a ciszę w kierownictwie ruchu podkreśla tykanie zegara oraz westchnienia Marii lub Doroty przy kolejnym morderstwie, rabunku, gwałcie itd. W takie dni Zygmunt zazwyczaj wymyka się do kasyna albo nawet do Lincoln, pozostawiając mi kartkę z wiadomością, że go „cholera bierze, więc jedzie się otruć”. Ponieważ „truje się” przeważnie piwem w jakimś pubie, przeto wraca wieczorem nie w charakterze nieboszczyka, lecz jako ostatecznie znudzona ofiara; stwierdza, że czeka nas „kompletna zguba”, i roztrząsa z Marią (lub Dorotą) zawiłe sprawy kolejnego „kryminału”.

Ja zaś piszę ten oto rozdział, robię korekty, uzupełniam kronikę dywizjonu lub spoglądam w zamgloną przestrzeń pałac papierosa i rozmyślam: mija piąty rok wojny.

Na lotnisku jest pusto. Jakaś lora przejeżdża po perimetrze,²⁷ potem ktoś na rowerze skraca sobie drogę na przełaj runwayem NE-SW.

²⁷ Perimetr – betonowa droga dla samolotów dokoła lotniska do kołowania na poszczególne pasy startowe i do miejsca postoju.

I znowu pustka. Zielen lotniska jest świeża, soczysta, prawdziwie majowa, lecz tylko w promieniu kilkudziesięciu jardów. Dalej mętnieje pod mglistym oparem, który nasycza przestrzeń; jakby kto do źródlanej wody dolał mleka.

Jest maj. Jakiś smętny, wcale nie wiosenny, zwiędły, skwaszony angielski maj... Wprawdzie kwitną bzy, wspaniale puszy się trawa i krzewy przed kasynem obsypane są deszczem żółtych kwiatów, ale w powietrzu nie ma tego czegoś, co zdaje się drgać, pulsować, tętnić wiosną – jak w Polsce. Wiatr przywiewa zimne, szare, nudne deszcze. Po niebie wloką się chmury zgoła jesienne. Dni są brudne, chore, anemiczne. Umierają wieczorem, wśród wichury lub w gorączkowych rumieńcach zachodów; wstają ślepe od mgły, zmęczone i blade jak w listopadzie. Nawet jeśli się wypogadza, smutek czai się w cieniach drzew i domów, snuje się po horyzoncie, przenika całą atmosferę, osiada w nas jak kurz na sprzętach.

W nas – to znaczy nie tylko w Zygmuncie i we mnie: wszystkie załogi są przygnębione. Wszystkie pozostałe załogi – po stratach, które poniósł dywizjon wkrótce po przebrojeniu się na Laneastery. Gdyby nie te straty, może obecny maj nie wydawałby się nam gorszy niż poprzednie maje angielskie...

To było nad Gelsenkirchen, z dwunastego na trzynasty. Z ośmiu naszych Lancasterów trzy nie wróciły. Z początku nie mogliśmy się oswoić z myślą, że zabrakło dwudziestu kolegów. Szukaliśmy ich wzrokiem podczas posiłków, przy brydżu, na odprawach... Tak się złożyło, że zginęli ci, co byli najdłużej w dywizjonie: załoga Sweet-Frania, Dudy i sierżanta Puhały.

Przypadkowo byłem na odprawie przed tym lotem. Nastrój panował „wesoly: pokpiwali sobie z Józefowicza, który – jak zwykle – wybierał się na tę wyprawę obładowany dodatkowym sprzętem „na wszelki wypadek”. Z kieszeni sterczał mu sekstans, „bo może nawalić i radio, i GEE”; przez ramię przewiesił lornetkę, „bo i astro może nawalić, więc trzeba będzie lecieć według mapy”; na brzuchu dyndał mu u pasa ogromny pistolet, „bo właściwie wszystko może nawalić i trzeba będzie wędrować na piechotę”. Kto wie, może wędrują...

Patrzę w stronę lasu, który majaczy we mgle ciemnym, wystrzępionym pasmem. Samotna wrona zerwała się z jezdni

okalającej lotnisko i wiosłuje ku hangarom. Za nią zrywa się druga. Ktoś jedzie: z daleka słychać samochód. Sierżant Dorota wzdycha i z hałasem zamyka przeczytaną książkę.

– Wie pan – mówi do Zygmunta, który dziś „trwa na stanowisku” – ten Charles okradł bank!

– Okradł?! – zdumiewa się Zygmunt. – Co pani mówi...

Dorota przystępuje do szczegółów:

– Ona go właściwie kochała, choć na początku zaręczyła się z tym drugim; ale tamtego trzymali, wie pan, na Wyspach Diabelskich. A jeszcze przedtem, to panu zapomniałam powiedzieć, że oni byli razem i jemu się udało uciec. I opowiadał, że ten detektyw go gonił, a on umyślnie, wie pan... Ale to wszystko dlatego, żeby ją zdobyć, bo ta, co mu pomogła, to znów miała tamtego. No i się w nim zakochała, a potem dopiero się wydało. Bardzo ciekawe!

– A ile było w banku? – pyta Zygmunt.

– Nie wiem. Ale przecież to nieważne.

– Jak dla kogo. Dla niej ważne.

– Co też pan kapitan mówi! – gorszy się Dorota.

– No widzi pani: zawsze forsa to grunt.

– Przecież ona była bogata. A ten Marlow...”

– Jaki Marlow?

– No ten, co okradł bank. Więc Marlow...

– Ale pani mówiła, że Charles okradł bank.

– Taak? No to się pomyliłam. Bo wie pan, on z nim się tak umówił, a potem uciekł. Rozumie pan?

Zygmunt kłamie, że rozumie, ale Dorota raz jeszcze opowiada całą historię od początku. Na szczęście w połowie tej relacji głośniki obwieszczają: „Stand-by od godziny szesnastej”, po czym przez telefon zgłasza się meteorologia z prognozą.

Korzystając z tej „dywersji” wstają i wychodzą na taras. Na prawo, na najbliższym postoju czernieje sylwetka czterosilnikowego bombowca. Ogromny, ciężki Lancaster zdaje się spoglądać ku mnie wybałuszonymi ślepiami swych przednich kabin. Wellington wyglądałby przy nim jak nietoperz przy puchaczu.

Pocziwy, stary Wellington. Niegdyś wydawał mi się smokiem; latającym potworem, którego żądłem byłem ja, tylny strzelec,

a ośrodkiem instynktu – Góral, który od piętnastu miesięcy jest w niewoli niemieckiej. Później, gdy sam pilotowałem ten samolot, mój stosunek do Wellingtona ulegał powolnej zmianie. Zdaje mi się, że Wellington również zmieniał swoje postępowanie w stosunku do mnie. Przestał robić mi na złość, porzucił zgryźliwą ironię i wyższość, z jaką mnie traktował, i wreszcie przywiązał się do mnie, jak ja przywiązałem się do niego.

Piloci mówią zwykle: „opanovałem tę maszynę”. Ja jednak wiem, że są maszyny, które – poddawszy się na pozór pilotowi – narowią się właśnie w chwilach najgorszych; które mszczą się na nich za zbytnią zarozumiałość; za brak sentymentu; za brutalność w postępowaniu. Nie doświadczyłem tego nigdy ze strony mego Wellingtona. Nie twierdzą też, że go opanowałem: to była zgoda obustronna; przymierze, które wytrzymało najtrudniejsze chwile. Nie tylko ja ratowałem naszą „L – jak Lucy”: zdarzało się, że „L – jak Lucy” ratowała mnie.

A teraz – od pierwszych dni kwietnia – dywizjon lata na Lancasterach.

Zacząło się to właściwie jeszcze w lutym, kiedy wraz z Zygmuntem kończyliśmy praktykę flying-controllerów, a Sarat obejmował dowództwo dywizjonu. Był to okres szczególnie przykry: dowódcy eskadr i Sarat odbywali narady, kto ma pójść na przeszkolenie, a kogo przenieść do innego dywizjonu; wśród pilotów zaczęły się zawiści i kłótnie; na kurs do Lancaster Finishing School²⁸ wkroczył się jeden z oficerów, który miał już dwadzieścia cztery loty bojowe, jakkolwiek pierwszeństwo przysługiwało tym, którzy nie mieli jeszcze piętnastu; starsi, kandydaci na dowódców eskadr (kandydaci – przynajmniej we własnym mniemaniu), starali się ubocznymi drogami wpłynąć na przyjęcie ich poza kolejką. Jednym słowem, atmosfera była pełna podejrzeń, żalów lub zniechęcenia.

W marcu dywizjon stopniał do czterech czy też pięciu załóg, które latały przeważnie na minowanie. Pozostali kończyli loty szkolne na Halifaxach. Uzupełniano załogi „nowymi”, odbierano maszyny, przeszkalano mechaników... Potem zaczął się trening w dywizjonie: przelot dzienny, po dwa przeloty nocne, strzelania do rękawa i do

²⁸ Finishing School (ang.) – kurs doskonalenia.

markerów w morzu, bombardowania ćwiczebne, walki z myśliwcem. Piloci oblatywali nowe samoloty, załogi poziomowały celowniki bombardierskie, synchronizowały kompasy i busole, dostrajały anteny ramowe i odbiorniki.

Wreszcie – osiemnastego kwietnia – pierwsza wyprawa bojowa.

Wszystko odbyło się nader uroczyście. Group-Captain²⁹ Mason sam prowadził odprawę, bardziej zdenerwowany niż ci, którzy mieli polecieć. Kilkakrotnie powtarzał:

– Dokładnie celować, bardzo dokładnie celować. Pamiętajcie, że ludność cywilna nie powinna ucierpieć.

To samo powtarzali – równie zdenerwowani – oficer informacyjny, sygnalista, meteorolog, nawigacyjny itd.

Przed startem znowu uroczystość: przyjechał cały sztab z Air-Marshalem³⁰ i prasą...

Dywizjon polecał, zrębał coś tam pod Rouen, wrócił. Wszystko razem trwało niespełna trzy godziny. Potem była Kolonia, potem Kassel, Duisburg i Dortmund, a potem to nieszczęsne Gelsenkirchen...

Pamiętam, że miss Lucy czekała wtedy na nich wraz z nami. Była bardzo niespokojna. Załoga Sarata lądowała jako piąta, z półgodzinnym opóźnieniem. Mieli uszkodzony jeden silnik i postrzelane stery. Wylądowali dobrze i po chwili Sarat wszedł do flying control w kombinezonie, prosto z maszyny. Lucy była tak roztrzęsiona, że objęła go za szyję i rozplakała się. On miał strasznie głupią minę: uspokajał ją, spoglądając po nas, bardzo speszony tym jej wybuchem.

Pozostałe trzy załogi nie wracały, ale nie traciliśmy nadziei: mieli dość benzyny; mogło im starczyć jeszcze na godzinę lotu. Sarat poszedł złożyć sprawozdanie do oficera informacyjnego, a następnie zabrał Lucy do kasyna. Trochę mieliśmy mu za złe, że nie został z nami; Lordówną mógł być zająć się kto inny.

– Góral zostałby tu do końca – powiedział Zygmunt. – Diabli nadali z tymi babami.

²⁹ Group Captain (ang.) – pułkownik lotnictwa.

³⁰ Air Marshall (ang.) – generał dywizji w lotnictwie.

Ale i Zygmuntowi pewnie żal było Lucy. Ona też myślała chyba o Góralu... o tym locie, z którego nie wrócił.

O trzeciej wiadomo już było, że tych dwudziestu także nie wróci. Zygmunt zatelefonował do Sarata. Ale nie było go. Odwiózł Lucy do domu, aby oszczędzić jej na razie tej smutnej wiadomości. Dobrze zrobił: w parę dni potem przyjęła to zupełnie spokojnie, niemal konwencjonalnie:

– That’s very sad indeed: I am very, very sorry.

Była roztargniona: miała jakąś sprawę do Sarata i nie zastawszy go – pojechała do Lincoln, aby go tam złapać. Zygmunt wzruszył tylko ramionami, kiedy mu o tym powiedziałem.

– Diabli nadali z babami, psiakrew – powtórzył.

To było tydzień temu. Nie: już dziesięć dni! Dziś jest wtorek, dwudziesty trzeci maja...

Spoglądam na zegarek. Dochodzi trzecia. Mgła jest wprawdzie nie tak gęsta jak przed południem, ale nie znika. Leży nisko, nieruchoma, uparta. Za dnia można startować i lądować przy tej widoczności. Ale barometr spada. Co będzie w nocy?...

Od strony lasu znów zrywają się wrony i kawki. Pojedynczo, po dwie, po trzy. Aha: to ten samochód. Jechał stamtąd i widocznie zatrzymał się po drodze, a teraz znów ruszył i zbliża się wolno.

Tak, to samochód osobowy. Kto, u licha, o tej porze włóczy się w tamtej stronie? Nie ma tam żadnej drogi wylotowej, nie ma hangarów i miejsc postojowych dla samolotów. Jest tylko las, odgradzony zresztą drutem kolczastym od lotniska.

Wyteżam wzrok. Wóz zbliża się bardzo wolno, ale wreszcie widzę go wyraźnie. To roadster Lucy! Co za zbieg okoliczności: właśnie myślałem o niej...

Staje przed rzędem młodych drzewek klonowych, gdzie do perimetru skośnie dołącza kręta boczna droga z dowództwa stacji. Otwierają się drzwi i wysiada Lucy, a za nią któryś z oficerów; nie mogę rozpoznać kto. Lucy jest po cywilnemu, w czymś popielatym, bez kapelusza. Rozproszone światło słoneczne znalazło wreszcie coś, co zdaje się je skupiać: złociste włosy tej dziewczyny. Widzę każdy ruch jej głowy, podczas gdy cała wdzięczna sylwetka rozplywa się we mgle.

Stoją naprzeciw siebie i on coś mówi, czemu ona energicznie zaprzecza. Gdybym nie był pewien, że to jest Lucy, pomyślałbym, że jestem przypadkowym świadkiem drobnego nieporozumienia między dwójgiem zakochanych. Ale to z całą pewnością jest Lucy i tylko moja wyobraźnia nasuwa mi podobnie bezsensowne przypuszczenia. Na pewno ta rozmowa dotyczy jakiejś sprawy zgoła nieromantycznej: Lucy jest nadal chrestną matką dywizjonu i bardzo się tą rolą przejmuje; omawiają może występ teatru żołnierskiego, dansing lub coś w tym rodzaju.

Sumiennie gaszę niedopałek papierosa i odwracam się z zamiarem powrotu do mego biurka, lecz mimo woli rzucam ostatnie spojrzenie w stronę, gdzie stoi roadster, i – doznaję chyba halucynacji?...

Tych dwoje – ten oficer i Lucy (Lucy!) – złączonych w uścisku! W pocałunku, który trwa o wiele dłużej niż w miłosnych scenach najwybitniejszych kochanków z ekranu...

Nie wierzę własnym oczom: Lucy?! Zaciskam powieki i otwieram je znowu, ale zjawisko trwa. Nie ma rady: istotnie jestem przypadkowym świadkiem „sceny miłosnej”... Uświadomiwszy to sobie, doznaję uczucia pewnego zawstydzenia, co natychmiast przyprawia mnie o złość na samego siebie. Ostatecznie – całują się na środku drogi? – no, to ich sprawa. Gdyby to załatwili w samochodzie, tobym się im nie przyglądał.

Zirytowany staję w progu i zapalam nowego papierosa, po czym siadam za biurkiem. Spoglądam spod oka na Zygmunta i Dorotę. On szlifuje sobie paznokcie; ona czyta. Więc chyba nie widzieli? Ba, mogą lada chwila zobaczyć! Porywa mnie znowu złość na Lucy i na tego osła, który ją całuje, zapominając o bożym świecie, przekonany, że nikt go nie może zobaczyć na pustym, zamglonym lotnisku z dala od zabudowań stacji. Całuje ją na wprost szklanej ściany flying control – idiota! Rzucam szybkie spojrzenie przez szyby. No, nareszcie! Lucy wsiadła do samochodu i skręca na drogę ku dowództwu, a on idzie wolno ku nam nie oglądając się, ze zwieszoną głową, jakby pocałunek najładniejszej dziewczyny w Wielkiej Brytanii unieszczęśliwił go na resztę życia. Tuman, psiakrew! Kto to jest, u licha?...

– Sarat – mówi nagle Zygmunt, jakby słyszał moje myśli.

Odwracam głowę zaskoczony, jakby mnie kto przyłapał na pładrowaniu w cudzych rzeczach.

– Sarat idzie – powtarza Zygmunt i patrzy na mnie z miną Sfinksa.
– Zaraz będzie odprawa. Chodź, pogadamy...

Wiedział. Naturalnie, że wiedział. Przecież to się rzucało w oczy od samego początku: jeszcze zanim wiedziała o tym Lucy; zanim to sobie uświadomiła; może nawet zanim Góral poleciał na tę ostatnią wyprawę, z której nie wrócił.

– Więc dlaczego nic mi nie powiedziałeś?

Zygmunt wzrusza ramionami.

– Bo to nie moja i nie twoja sprawa.

– Ale sprawa Górala.

– Zapewne. Tylko cóż byś ty zrobił, gdybyś nawet wiedział?

Nie umiałem znaleźć odpowiedzi na to pytanie. Teraz zresztą też nie wiedziałem, co można by, co trzeba by zrobić. Rola „strażnika cnoty” czy też „stróża wierności” czyjejkolwiek narzeczonej, kochanki lub żony bynajmniej mnie nie pociągała.

– Diabli nadali... – mruknąłem.

– Z babami – dokończył Zygmunt.

Jeszcze gdyby chodziło o kogo innego, o jakiegoś Sweet-Frania, o jakiegoś „szczeniaka”, można by taką sprawę załatwić. Albo gdyby to nie była Lucy... Ale tak, jak rzeczy stały...

– Katastrofa – orzekł Zygmunt. – Kompletna zguba. Tu nic nie można poradzić: zważyło się to na niego jak ciężka choroba, jak zaraza. A Lucy... No cóż? Ona dopiero później się zorientowała, że – też... Może gdyby Góral tu był przez cały czas, gdyby wtedy nie wpadł, nie doszłoby do tego wszystkiego. Ale tyle miesięcy! Ostatecznie, cóż ona temu winna?

– Ale Sarat – powiedziałem.

– Sarat? Mój kochany, nie będę cię pouczał, że tak zwana miłość jest silniejsza od tak zwanej przyjaźni na śmierć i życie. Może nie trwalsza, ale w danej chwili silniejsza. Zresztą zdaje mi się, że taki typ jak Sarat nie od razu się poddał: musiał mieć z samym sobą poważne kłopoty, zanim go to dziś zmoгло.

– Jak to dziś? – zapytałem, nie rozumiejąc, co Zygmunt ma na myśli, – No dziś, w tej sentymentalnej mgiełce, na lotnisku. Maj, cholera!

– Więc dopiero dziś...”

– Tak. Przynajmniej tak mi się zdaje. Nie szpiegowałem ich przecie, więc nie wiem. Ale wydaje mi się, że dotychczas udawali wzajemnie przed sobą, że... no, sam rozumiesz: przyjaźń, psiakrew! Jakże się ten facet nazywał, co to wymyślił?

– Platon?

– Właśnie. Musiał być ananas.

Nie próbowałem dociec, dlaczego Platon „musiał być ananas”, ponieważ doszliśmy do sali załóg, gdzie właśnie zaczynała się odprawa.

Target for to-night: Cologne. Trzysta siedemdziesiąt mil w jedną stronę. Taka średnia wyprawa; ani bardzo daleka, ani bardzo bliska. Koło stu mil nad morzeni. Można wytrzymać. Tylko ta mgiełka...

Dowódca sekcji meteorologicznej oświadcza, że już nad Holandią będzie czysto, a nad celem pogoda bardzo dobra. Za to nad Anglią widoczność przy ziemi może być „niekoniecznie dobra”. Nie lubię tego angielskiego sposobu określania złych warunków atmosferycznych: „niekoniecznie dobra”... Znaczy to mniej więcej: bombardować można celnie, ale lądować trzeba na ślepo.

Z kolei Zygmunt pociesza załogi. Referuje krótko, że start będzie z runway E. W., a kołowanie po perimetrze w lewo, co sto jardów. Do lądowania nad lotniskiem będzie stożek z trzech reflektorów. Wlot z E. Nasz beacon lotniskowy świeci tej nocy trzy kreski, dwie kropki, na południe od lotniska. Rozmowy z flying control na segmencie B. W razie niebezpieczeństwa – na segmencie C.

– No i – sami rozumiecie – my tu mamy większego pietra niż wy, więc spokojnie, spokojnie, bez cudów...

Piloci i nawigatorzy ślinią anilinowe ołówki i notują najważniejsze dane na wierzchu dłoni, tak by cyfry i litery można było zetrzeć w razie przymusowego lądowania.

– Kolacja operacyjna o siódmej – przypomina Kędzierzawy.

Przy takiej „operacyjnej”, szczególnie pożywnej kolacji od razu można odróżnić młodsze załogi od starszych. Pierwsi jedzą mało

i milczą; drudzy napychają się za tamtych i za siebie, rozmawiając jak zwykle. Potem wszyscy piją kawę w palarni i prawie wszyscy palą na zapas. Ale młodzi nie czytają gazet, nie zasiadają w fotelach, nie słuchają radia, tylko stoją lub chodzą nerwowo z kąta w kąt: czekają... Oczekiwanie na start jest szczególnie przykre: czas dłuży się i nie ma czym go wypełnić, ponieważ wszystko w porównaniu z wyprawą wydaje się zbyt błahe – ponieważ nie warto zaczynać czytania, robra, dyskusji – wobec tego, co ma nastąpić za trzy kwadranse, za pół godziny, za kilka minut... Dopiero w powietrzu, po starcie następuje odprężenie. Ale dzisiaj nie tylko młodzi się denerwują. Patrzą na Sarata, który stoi w rogu pokoju, trzymając filiżankę kawy. Porcelanowy spodek drży w jego ręce. Popiół z papierosa osypuje mu się na rękaw munduru. Raz po raz zwierają mu się szczęki, a oczy utkwione w oknie, za którym zapada zmierzch, nie widzą odbijających się w nim przedmiotów. Sarat marszczy brwi i przygryza wargi. Jest nieobecny. Czy zastanawia się nad tym, że może nie wrócić z tej wyprawy? Albo – co będzie, gdy wróci?

Wtem spojrział na mnie i spotkał mój wzrok. Uśmiecha się tym swoim dziwnym uśmiechem, który nigdy nie rozjaśnia jego ciemnych oczu.

– Wiesz – mówi – to mój ostatni lot w drugiej turze. Szkoda, że to nie Berlin.

– Berlin – powtarzam. – Dlaczego?

– Chciałem tak zakończyć, na Berlinie. Pamiętasz – Góral czekał wtedy na Berlin... Ale i Kolonia to dobry cel, jak myślisz?

– Oczywiście...

Omów nie powiedziałem: „Oczywiście, i stamtąd można nie wrócić”.

Nie wiedziałem, że Sarat kończy turę, ale nie to mnie zaskoczyło. On myślał o Góralu. Mówił o nim. Czy to był po prostu cynizm czy też prowokacja?

– Mam do ciebie prośbę – powiedział nagle, zniżając głos. – Ten list... – wyjął z kieszeni zaklejoną kopertę bez adresu i zawahał się.

Pomyślałem, że to list do Lucy, i postanowiłem odmówić wręczenia go, ale Sarat już mówił dalej:

– To wygląda trochę melodramatycznie, ale jest jedna taka sprawa... Otóż chciałem cię prosić, żebyś ten list przechował do jutra.

Jeżeli tak by się zdarzyło, że nie wrócę, spal go. Jeżeli wrócę, otwórz jutro i przeczytaj, dobrze?

– Dobrze – powiedziałem. – Ale przecież jak wrócisz, to sam będziesz mógł powiedzieć mi o tej sprawie. Po co list?

Uśmiechnął się.

– Widzisz, tak się składa, że zapewne nie mógłbym ci tego powiedzieć po powrocie, a nie chciałym, żebyś o tym wiedział, jeżeli nie wrócę. Rozumiesz?

Skinąłem głową

– Jak chcesz.

Wyciągnął do mnie rękę.

– Dziękuję ci.

Uścisnąłem jego dłoń, ale cała ta sprawa wydała mi się sztuczna i nienaturalnie tajemnicza.

Rzeczywiście melodramat – pomyślałem.

Włożyłem list do kieszeni i wyszedłem przed kasyno, gdzie już czekał na mnie Zygmunt. Złapaliśmy jakiś samochód, który podwiózł nas na skraj lotniska. Potem na przełaj doszliśmy do flying control.

Na służbie byli sierżant Woods i Maria. Światła sprawdzone, „karawan”³¹ startowy na miejscu, łączność działa. Wszystko O.K.

Dzwoni operation:

– Jak tam z widocznością?

Woods melduje, że bez zmiany: mglisto, ale światła widać.

– Może jeszcze odwołają – mówiła Maria. Zygmunt lekko wzrusza ramionami: on wierzy w meteorologię.

– Dlaczego mają odwoływać? Jest zupełnie znośnie.

W pół godziny potem lotnisko ożywa: najpierw z daleka słychać głosy mechaników, urywane okrzyki i śmiechy; potem – warkot autobusów rozwożących załogi; wreszcie tu i ówdzie ruszają silniki i głęboki ich bas ściele się coraz grubszą warstwą na wszystkich innych dźwiękach jak śnieg przysypujący ziemię, drzewa, domy. I tylko jak bystry strumyk, który wydobywa się na powierzchnię śnieżnej pierzyny – świergoce w słuchawkach telefonów i w

³¹ „Karawan” – wóz posterunku startowego pomalowany w czarno-białe ukośne pasy, w nocy oznaczony światłami.

głośnikach kierownictwa ruchu nieustanny szmer włączonego radiokontakt.

Zapalam czerwone światła graniczne dokoła lotniska i ostrzegawcze światła przeszkód na dachach hangarów, na wieży wodociągowej i na szczytach masztów podtrzymujących antenę. Na szklanym ekranie obok mego biurka świeci nieregularny rubinowy naszyjnik – plan kontrolny tych światel. Włączam trzy żółte lampy wlotowe na wschodnim krańcu runway. Włączam białe i zielone światła drogi startowej. Ekran wygląda teraz jak stół jubilera, na którym rozrzucono garść drogich kamieni. Podobnie wygląda lotnisko z wysokości paru tysięcy stóp, z tą różnicą, że tam klejnoty leżą na ciemnym aksamicie mroku, podczas gdy mój ekran jest mlecznobiały.

Komendant stacji wchodzi wraz z adiutantem. Stają za moimi plecami. Taras dokoła naszego szklanego domku zapełnia się ludźmi. Ksiądz kapelan i lekarz są już z pewnością na stanowisku; prócz nich – dowódcy sekcji, podoficerowie, WAAF-ki...

Z głośników poprzez świergotliwy szum kontaktu wybucha zniekształcony głos Sarata:

– „F – jak Feliks”, „F – jak Feliks”. Gotowi do kołowania na start. Give me exact time, please. Over.

Maria podaje mu czas.

– You may go on „Fe – for Felix”.

W mroku zagęszczonym przez lekką mgłę porusza się jakiś ciemny kształt. Cztery jęzory płomieni drgają u wylotów rur wydechowych. Nad niewidzialnym perimetrem płyną wolno światelka pozycyjne kołującego samolotu: na lewo czerwone, na prawo zielone; pośrodku, za nimi – białe. Potem rusza druga maszyna, za nią trzecia, czwarta i następne – cały dywizjon. Okrążają lotnisko, pełnząc ku żółtym lampom na wschodnim jego skraju. Po chwili znowu słychać głos Sarata:

– Ready to take-off.

Ujmuję słuchawkę.

– You may take-off, Sarat. Good luck!

Błysk zielonego sygnału z budy startowej i daleki ryk silników, który nabrzmiewa, rośnie, zbliża się, zalewa nas jak olbrzymia fala, aby

odpłynąć wraz z unoszącą się już ponad nami sylwetką Lancastera „F – jak Feliks”.

Zaraz po tej przepływa następna fala, i jeszcze jedna, i jeszcze...

Maria notuje numery, znaki rozpoznawcze i czas startu. Wszystko odbywa się sprawnie, gładko, jak w dobrze działającym mechanizmie. W ciągu sześciu minut wypuszczamy jedenaście maszyn – sto czterdzieści trzy tysiące funtów bomb leci nad Kolonię...

Tymczasem nad lotniskiem przeciągają setki innych Lancasterów i Halifaxów. Lecą pojedynczo, zbierają się w klucze, suną eskadrami i całymi dywizjonami. Grzmot ich silników wprawia w drżenie szyby i nawet ściany kierownictwa ruchu. Nad Kolonię leci kilkanaście milionów funtów bomb!

Potem rozchodzą się ci, co przyszli patrzeć na start, odjeżdżają samochody, milkną głosy mechaników i obsługi lotniska i zapada cisza. Wygaszam światła. Czekamy. Po północy zaczną się zgłaszać do lądowania.

Zygmunt z przyzwyczajenia zlicza przypuszczalne kolejne pozycje i czas.

– Teraz mijają Norwich.

– Wchodzą nad morze...

– Teraz do nich grzeją nabrzeżne baterie w Holandii... Pod Rotterdamem pewnie ominą reflektory i artylerię.

– Teraz przelecieli granicę i cała Ruhra zostaje na lewo od kursu...

– Pewnie już widzą Ren.

Sierżant Maria patrzy na Zygmunta z nie ukrywanym podziwem.

– Żeby tylko nie spotkali myśliwców – mówi tonem prośby, jak do Opatrzności.

Zygmunt waha się przez chwilę, po czym beczelnie zapewnia:

– Nie spotkali. Biorą kurs bojowy. No, teraz tam się robi ciepło!

Maria jest głęboko przejęta. Krzyżuje palce wskazujące i zaciska je z całej siły. To nadzwyczajnie pomaga załogom, o których się myśli w danej chwili.

Zegar wmontowany obok głośnika na prostopadłej ścianie jej desku odmierza cierpliwie, bez pośpiechu sekundy, minuty, kwadransy. Strzałka na tarczy wskaźnika wiatru tkwi nieruchomo, wskazując zdecydowanie: WEST. W rzeczywistości jednak wiatru nie ma: świeci

tylko wewnętrzny pierścień białych żarówek; środkowe żółte („umiarkowany”) i zewnętrzne czerwone („silny”) nie palą się ponad grotem strzałki: jest cisza.

Spoglądam w okna. Szyby lekko potnieją. Ochłodziło się znacznie i mgła sięga coraz wyżej. Włączam na chwilę światła graniczne. Jeszcze je widać, ale zdaje mi się, że widoczność stale się pogarsza. Co chwila któreś z nas spogląda na zegar: jedenasta... Jedenasta dziesięć... Jedenasta piętnaście...

Maria siedzi oparta plecami o poręcz krzesła. Głośniki są wyłączone. Maria ma na uszach słuchawki, podobnie jak telefonistka, która siedzi tyłem do nas, przed szafką centrali. Jest taka cisza, że opadnięcie klapki, któremu towarzyszy błysk sygnału wywoławczego łącznicy, wydaje się grzmotem.

i To, co następuje po tym „grzmocie”, ma istotnie pewne znamiona burzy: operation uprzedza, że prawdopodobnie trzeba będzie przyjąć na lotnisku lądowanie dwóch dywizjonów brytyjskich, ponieważ ich stacje pokrywa gęsta mgła. Przylecą za godzinę, przed naszymi Lancasterami.

Potem odzywa się meteo: mgła idzie z południowego zachodu; front – Londyn – Birmingham – Liverpool.

W dziesięć minut potem: Liverpool – Manchester – Hull pod gęstą mgłą. Mgła w Leicester. Mgła w Peterborough. Mgła w Grimsby...

Wychodzę na taras. W belkach przyćmionego światła, które zdają się podierać skośnie nasze okna, wirują miliony maleńkich kropelek wilgoci. Zimny pot okrywa żelazną poręcz. Rosa kapie z wystającej krawędzi dachu. Ciemność dokoła jest miękka, mokra, kleista. Pachnie sadzą i wilgotnym popiołem. Dwa reflektory błędzą daleko w stronie Grantham; platynowe włączniki, wbijając się w kłęby mgły, rzucają mętne odbicie blasku, jak w zakurzonych, brudnożółtych zwierciadłach. Zresztą niebo jest czarne, tak samo jak ziemia.

Wracam, włączam znów światła graniczne. Na prawo można je dostrzec jak przez matowe szkło. Dalej rozplývają się, giną. Granica rozłazi się, zlewa się z terenem, który okala lotnisko. Tam na wprost powinien być las. Ciemność stamtąd podsuwa się blisko, staje naprzeciw oczu jak ściana. Jeden, dwa, trzy czerwone punkciki. Przeciekają i wsiąkają w błotnistą, cuchnącą przestrzeń. Słumiony głos skrzeczy ze słuchawek:

– Widoczność na lotnisku pogarsza się.

– Widoczność na lotnisku pogarsza się – powtarza Maria i patrzy z niepokojem na Zygmunta.

Wzdłuż oszklonych ścian słychać: płac!... płac!... płac!... spadających z dachu ciężkich pojedynczych kropel, które rozbijają się na tarasie. Coś zbliża się do szyb, staje za nimi i zagląda do wnętrza. Coś dąży ze wszystkich stron, łączy się w zwartą masę i ciągnie ku nam, zacieśniając krąg. Zwalnia, zwalnia, skrada się krok za krokiem i staje w drugim szeregu. Za nim od ziemi, z lepkiego mroku podnosi się ciżba tworząca szeregi następne. Wszystko to odbywa się w milczeniu, w złodziejskiej ciszy, ostrożnie, żeby nas nie spłoszyć przed czasem. Wskazówki zegara są w porozumieniu z tym, co czai się na lotnisku: ta krótka, tępo ścięta u końca, która wskazuje godziny, niedostrzegalnie dociera do zenitu; za nią coraz bliżej sunie dłuższa, zakończona ostrym grotem, a smukła, czerwona jak krwawy sztylet strzałka sekundnika skacze drobnym truchcikiem, raz po raz mijając tamte dwie. Kąt zawarty pomiędzy nimi zmniejsza się ciągle jak pomiędzy ostrzami zamykających się nożyc. Gdy zniknie – coś się stanie. Coś musi się stać. Coś, ku czemu czerwony sztylet popędza czarne wskazówki. Coś, na co czeka ciżba mroku za szklanymi ścianami flying control.

Widzę, że na biurku Zygmunta zapala się czerwony sygnał obok przełącznika operation. Włączam szybko głośnik.

– Fix for „Silkbird” – 0°12” West, 53°10” North! „Silkbird” to jeden z tych zapowiedzianych dywizjonów brytyjskich.

Zygmunt wstaje i znaczy zieloną kredą krzyżyk na celuloidowej płycie, pod którą leży mapa naszego sektora. Pierwsza maszyna jest o dwadzieścia mil od nas.

W tej samej chwili z trzech stron wznoszą się długie, proste piszczele reflektorów, tworząc stożek podobny do trójnoga aparatu fotograficznego. Trójnóg poprawia się, przenosi swój wierzchołek nad środek lotniska, staje szeroko, wygodnie rozkraczony i zastyga w bezruchu.

Opuszczam gałki kontaktów świetlnych: wlot, runway, droga okrężna do kołowania, czerwono-zielone lampy „karawanu” startowego. Wreszcie – reflektor poziomy do lądowania. Cienie

i upiory mroku – cała zgraja cieni i upiorów przyczajonych dokoła nas – pierzchają w popłochu przed ulewą światła. Ale mgła nie daje się spłoszyć: odpiera blask, staje przed nim, pożera jego smugi lub je odbija, tworząc nieregularną, oscylującą aurę w połowie runwayu.

– Zgaście reflektor: nic nie widać! – chrypi głos oficera startowego.

Wyłączam. Noc jednym haustem połyka świetlną lunę, reflektor, lampy sygnalizacyjne – wszystko. Zaciskam powieki i otwieram je powoli. Daleko, mogłoby się zdawać, że gdzieś na samym horyzoncie, majaczą trzy żółte lampy wlotowe. Wyteżywszy wzrok, dostrzegam od czasu do czasu to tu, to tam iskierki światła granicznych. Raz po raz nikną we mgle, ale przecież są.

Spoglądam na zegar. Wszystkie trzy wskazówki przez mgnienie oka celują w zenit: punkt dwunasta! Ale zastępy mroku, schwyte na gorącym uczynku przez zapalenie światła, nie ośmielą się już na nic. W górze, ponad mgłą, czuwa stożek reflektorów. Czerwony sztylet sekundnika obiegał dwukrotnie tarczę zegara. Nożyce czarnych wskazówek otwierają się z wolna i nic się nie dzieje. Tylko za nami słychać kroki po schodach i stłumione głosy. Taras zapełnia się zwykłą publicznością.

Po chwili zgłasza się pierwszy „Silkbird” i dostaje zezwolenie lądowania. Schodzi z tysiąca stóp i powtórnie pyta o kierunek, bo jeszcze nie widzi światła wlotowych.

– East-West – mówi Maria. – East-West! – powtarza wyraźnie.

Jest opanowana, spokojna. Jej twarz ma wyraz powagi i skupienia. Palce nieomylnie, bez wahania trafiają na właściwe przełączniki: raz, dwa – odbiór, odpowiedź... Over!

Angielski Lancaster ryczy swymi czterema silnikami nisko ponad mgłą, odchodzi na wschód, cichnie.

– O.K.! Widzę wlot!

Po chwili wesoło:

– O.K., widzę runway!

– Szalenie nas to cieszy – mruczy Zygmunt. – Ląduj, byku jeden...

Operation podaje fix drugiego dywizjonu, bardziej z południa. Nowy krzyżyk na celuloidowej płycie. W pół minuty potem zgłaszają się naraz trzy załogi „Silkbird” i nadchodzi fix naszej maszyny „S –

jak Stanisław”, dwadzieścia osiem mil na południowy wschód, nad brzegiem zatoki Wash. Zaczyna się...

Maria podaje wysokość „Silkbirdom”: tysiąc, dwa tysiące i trzy tysiące stóp. Znak wywoławczy tego drugiego dywizjonu brytyjskiego brzmi „Topbrown”; naszego – „Bluebottle”, czyli Chaber. Łatwo można się pomylić. Wypisuję wyraźnie te trzy nazwy na kartce papieru i kładę przed Marią. Dziękuję mi wzrokiem.

Pierwszy Anglik mija „karawan”, piszczy hamulcami, błyska raz po raz własnym reflektorem w kłębiącej się mgle. – Runway cleared out!

Wołamy następnego:

– Yoy may pancake!³²

Trzeci – na tysiąc stóp; czwarty na dwa tysiące. Słysząc jeszcze ich silniki, gdy nadlatują dwa Halifaxy „Topbrown”.

Segment C zapala się na moim biurku. To jeszcze jeden „Silkbird”. Mówi, że leci na trzech silnikach. Trzeba mu dać pierwszeństwo.

– Jak się nazywa? – pyta Zygmunt.

– „D – jak Dawid” – mówi Maria. – Ale „Barbara” już schodzi...

„Dawid” się denerwuje. Ma tysiąc pięćset stóp i traci wysokość. Nie wie, gdzie jest wlot.

– Keep him flying. Pierwsza „Barbara”. Nie można robić bałaganu. Niech czeka. Daj mu ten wlot, Herbert.

Wołam „Dawida”, który klnie w ograniczonym pod tym względem języku Szekspira, tłumaczę, skąd ma podchodzić, żeby trafić na wlot, i – że ma czekać.

Tymczasem „Barbara” podeszła za wysoko i nie starczy jej lotniska. Oficer startowy wrzeszczy:

– Każcie im dodać gazu!

Sierżant Maria nieomylnie przełącza się na segment B, ostrzega wyraźnie, równym głosem:

– „B – for Barbara”, „B – for Barbara” you are too long.

Słysząc gwałtowny ryk silników; za szybami w mroku przelatuje lewe czerwone światło pozycyjne na skrzydle i białe na ogonie „Barbary”. Przez szyby na lewo widać, jak płyną, oddalają się, wznoszą się coraz wyżej, giną we mgle.

³² Możecie lądować (ang.: pancake – gwarowe).

„Dawid” nie widzi wlotu; okrąży lotnisko dwukrotnie, odchodzi na wschód i próbuje zniżyć się jeszcze. Słyszymy, jak się zbliża... Zamknął gaz. Siada na ślepo?...

- Uwaga, sanitarka! Uwaga, straż ogniowa! Uwaga na lotnisku...

- O.K. O.K. - skrzeczy głośnik. - Widzę wlot. Nie róbcie gwałtu.

Aha - jest! Jeszcze podciąga gazem. Minał budę startową, czyli „karawan”. Traci prędkość... Siada, puszczają hamulce.

- Runway cleared out!

Oddychamy z ulgą, jakkolwiek nad lotniskiem krąży już teraz osiem maszyn i co chwila zgłaszają się nowe.

Mgła gęstnieje. Pierwsza z naszych załóg schodzi na sto pięćdziesiąt stóp, żeby zobaczyć wlot. Anglicy pytają, czy nie ma innego lotniska w pobliżu, gdzie widoczność byłaby lepsza.

- Nie: wszędzie jest tak samo lub nawet gorzej.

Meteo podaje, że cała południowa Szkocja jest pod mgłą. Coś niebywałego!

Dzwoni nasz operacyjny:

- Spieszcie się, bo będzie coraz gorzej.

- Idź do cholery - mówi Zygmunt. - Robimy przecież, co tylko można.

Im więcej maszyn ląduje, tym więcej ich przybywa nad lotniskiem.

- Żeby to tak z wódką - wzdycha Zygmunt. - Nalewasz, rozumiesz, popijasz, a w butelce coraz pełniej...

Dziewięć maszyn na ziemi. Dwanaście maszyn na ziemi. Czternaście na ziemi.

- Ilu się zgłosiło? - pytam.

- Szesnastu krąży. Brak jeszcze siedmiu - mówi Zygmunt.

Spoglądam przez ramię Marii na trzy kolumny znaków. Trzy załogi z naszego dywizjonu już siedzą. Siedem jest nad lotniskiem. Jednej brak.

Sprawdzam znaki. Nie zgłosił się „F - jak Feliks”...” Sarat!...

Operation podaje: dwa Halifaxy i cztery Laneastery lądowały w Swinderby.

- Czyje Lancastery?

- „Silkbird”.

Więc brak tylko Sarata. Jest kwadrans po pierwszej. No, jeszcze czas.

Mgła gęstnieje. Widzę tylko najbliższe światła. Jakaś załoga ląduje na radiokompas. Idzie z daleka, od wschodu. Wszyscy czekamy w napięciu: to sierżant Nowak na „P - jak Piotr”. Dobry pilot. Powinien wejść na runway jak po sznurku.

Schodzi coraz niżej. W głośnikach milczenie. Trwa tylko świergotliwy szum kontaktu. Myślę o Nowaku: wpatrzony w środkowe białe światło wskaźnika, wsłuchany w jednostajny ton wysokiego cis w słuchawkach, trzyma w tej chwili ręce i nogi na sterach, gotów podciągnąć, zakręcić, wyrównać. Jeśli przed jego twarzą zapali się lampka zielona -?. jednostajny ton w słuchawkach będzie się urywał co sekunda: kreski. Jeśli zapali się światło czerwone, wysokie cis rozpadnie się na trel: kropki. Kreski lub kropki - to zboczenie z prostej linii lotu na prawo lub na lewo. Ton ciągły - to lot po przedłużeniu runwayu. Trzeba za wszelką cenę utrzymać maszynę w strefie czystego wysokiego cis. Nie można dopuścić, by zapaliła się któraś z kolorowych lampek. Mechanik pokładowy siedzi obok pilota, wpatrzony w wysokościomierz i wariometr: sto pięćdziesiąt stóp - sto trzydzieści - sto dwadzieścia...

W pewnej chwili, gdy maszyna znajdzie się nad skrajem lotniska, w uszach pilota zadźwięczy nowy sygnał: lądować! Wtedy mechanik domknie cztery sprzężone dźwignie gazu, a pilot wyteży wzrok, szukając w ciemności światła runwayu i orientacyjnych lamp na małym maszcie startowego „karawanu”. Te lampy orientacyjne powinny być na lewo. Koniecznie na lewo od niego. Inaczej...

– „P – jak Piotr” podchodzi – odzywa się w głośnikach. – Podchodzi dobrze...

– O. K., „P – jak Piotr”, O. K. – mówi Zygmunt. Macie dobry kierunek.

– Minał wlot – rozlega się z głośników.

Silniki cichną. Patrzę w kierunku runwayu. Nic nie widać. Cisza. Wreszcie – światła płynące w mroku...

Drgnęły, zachwiały się... Pierwszy pisk hamulców. I nagle – huk jak głośny strzał. Zielona iskra zatacza gwałtowny łuk, tuż za nią śmigła

w górę biała i obie gasną. Rumor, zgrzyt, trzask! Ktoś krzyczy: „Kraksa!”

Słysząc, jak rusza sanitarka i wóz pożarny. Ich reflektory napotykają ścianę mgły, która oslepia kierowców. Mimo to pędzą na przełaj, ku środkowi runwayu. Z tarasu dochodzi podniecony gwar.

Wołam pogotowie obsługi z ciągnikami, wpatrując się w mrok za szybą: kiedy błysnie pożar?...

Maria, blada, wystraszona, oddycha z trudem.

– Niechże pani wstrzyma następnych – mówi Zygmunt. – Halo, startowy! Co się tam stało?

– Nie wiem – odpowiada głośnik. – Aha, nic wielkiego. Pękła im dętka w kole. Załoga w porządku, tylko maszyna leży na plecach.

Okazuje się, że wypadek nastąpił za skrzyżowaniem runwayów. Można lądować na linii SE-NW, póki nie odciągną rozbitego samolotu dalej ku skrajowi lotniska.

Zygmunt ociera pot z czoła. Pięć Halifaxów i dziesięć Lancasterów grzmi we mgle, krążąc nad lotniskiem. Dochodzi w pół do drugiej.

Zapowiadamy lądowanie na północny zachód. Gaszę światła wlotowe i runway E. W. Zapalam SE-NW. Oficer startowy melduje, że jedzie ze swoim „karawanem” na właściwe stanowisko.

O pierwszej czterdzieści sprowadzamy na ziemię następną załogę. Czternaście pozostałych krąży już blisko półtorej godziny.

A mgła jest coraz grubsza...

Dwa Halifaxy i jeden Lancaster zajęły nam osiemnaście minut.

– Tamtym skończy się benzyna – mówi Zygmunt.

Dzwonię do operation.

– Zabierzcie sobie te maszyny do Swinderby albo gdzie chcecie. My nie damy rady.

– Swinderby już zakorkowane. Wszystko zakorkowane. Spieszcie się, bo będzie jeszcze gorzej.

– Pocieszają nas, psiakrew – wzdycha Zygmunt.

– Runway cleared out! – skrzeczy kolejny pilot.

– „R – for Robert”, „R – for Robert”! You may pancake...

Ląduje „Robert”. To nasza załoga. Ląduje „George”, „V – for Victory” i drugi „Robert” – Halifax.

– Sarat się nie zgłosił? – pyta Zygmunt.

Maria potrząsa głową:

– Nie, panie kapitanie.

Następny Halifax podchodzi ze złego kierunku, prosto na nas. Przez szyby na lewo widać jego światła. Zbliża się mimo ostrzeżeń. Jego pilot nie zauważył czerwonej rakiety, która trysnęła ze startu.

Wali w poprzek runwayów, rośnie nam w oczach jako ogromna czarna masa i nagle – zapaliwszy własny reflektor pod kadłubem – dostrzega tuż przed sobą budynek kierownictwa ruchu.

Dodaje gazu, kładzie się na skrzydło, zadziera łeb...

Jest na poziomie tarasu, gdzie powstaje panika. Ludzie skaczą przez poręcz, jedni na drugich. Wyciągnie czy nie wyciągnie?...

Siedzimy jak przygwożdżeni do krzesel. Grzmot silników, aż boli w mózgu...

Szyby jęknęły i nagle wszystko przetoczyło się nad nami w gwałtownym podmuchu: wyciągnął!

Odsyłam go na największą wysokość – i niech czeka, bo stracił kolejkę. To mu zrobi dobrze na nerwy.

O wpół do trzeciej – widoczność zero. Pozostały w powietrzu dwie nasze załogi, które krążą nad lotniskiem na resztkach benzyny. Słychać ich silniki to tu, to tam. Usiłuję po raz czwarty sprowadzić je na runway – bezskutecznie.

Znów telefon z operation.

– Niech odejdą na południowy wschód i skaczą pomiędzy Boston a Skegness.

Ale żadna z załóg nie chce skakać. Rozumiem je doskonale: może się zdarzyć, że wyskoczą do morza...

– Spróbujemy jeszcze raz.

Maszyny są lekkie, bez ładunku i prawie bez benzyny. Będą lądować poza runwayem, byle w dobrym kierunku. Schodzi pierwsza, mijając o metr „karawan” oficera startowego.

– Dobra! Zamknijcie gaz!

Chwila napiętej ciszy. Niesie ich, niesie, niesie...”

– Rany boskie, przesmarują lotnisko...

Nie przesmarują.

Na skrzyżowaniu runwayów rozlega się charakterystyczny chrobot amortyzatorów. Ogon Lancastera podskakuje na nierównościach. Bębni, dudni, dobija.

Siedzą!

Słyszę drugą maszynę nad nami: przeszła z zachodu na wschód i w parę sekund potem zawraca w jakimś wariackim zakręcie, bo znów grzmi bardzo nisko, tym razem od północy.

– Co oni, do cholery, oszaleli? – irytuje się Zygmunt. – W takiej mgle...

Wściekły ryk silników głuży jego słowa. Maszyna przewija się w zakręcie od południa, wpada nad budynek flying control i natychmiast zawraca: słyhać ją z zachodu.

– Akrobata, psiakrew. Zwali się w takim wirażu na oślep i pozabija całą załogę.

– Cleared out! – zawiadamia nas ten, co już wylądował.

– You may pancake, bloody fool! – zgrzyta Zygmunt.

– O.K. Odchodzę na południowy wschód – mówi spokojnie „akrobata”.

Słyszymy, jak mija nas w górze i oddala się, ale w tej samej chwili cztery silniki ryczą z innego kierunku, huczą nam nad głowami, cichną w oddali.

– Co to jest?

– Druga maszyna – mówi startowy ze swojej budy. – W powietrzu są dwie załogi.

Maria próbuje nawiązać kontakt z tą drugą. Segment B – nie odpowiada. Segment C – milczenie. Ładna historia: nawaliło im radio... Od jak dawna krążą nad lotniskiem? Czy nas słyszą i tylko nie mogą sami nadawać, czy też odbiornik ich nie działa? Dlaczego operation nie uprzedziło nas o tym?

Tymczasem schodzi tamten, którego niesłusznie posądzaliśmy o szaleńcze zakręty we mgle. Prowadzi go równy, jednostajny sygnał wysokiego cis.

Minuta... Dwie minuty... Dwie i pół... Startowy podaje:

– Mijają wlot.

Zaraz potem słyhać na runwayu hamulce. No, ten wycyrklował! Już porykuje silnikami, wykręca w prawo, kołuje w stronę perimetru. Cleared out!

Słyhać znów zbliżającą się maszynę w powietrzu. Zygmunt robi cały wykład:

– Jeżeli mnie słyszycie, lećcie na wierzchołek stożka reflektorów i strzelcie raketę. Jeżeli nie widać stożka, lądujcie z południowego wschodu na sygnale dźwiękowym. Jeżeli nie możecie tego zrobić, to za trzy minuty zapalę silne światła pionowe u wlotu na południowo-wschodnim skraju lotniska. Lądujcie według tych światel. Jeżeli się nie uda, lećcie między Skegness a Boston – kurs: jeden-trzy-pięć; jeden-trzy-pięć. Dwadzieścia do dwudziestu pięciu mil stąd. Tam możecie skakać. Over!

Grzmot silników nad głowami, potem coraz dalej, coraz ciszej: odchodzą na wschód...

Czekamy. Głowa mnie boli, oczy pieką od dymu tytoniowego i z niewywczasu. Wstaję, wychodzę na taras. Mgła kłębi się w żółtym świetle okien. O balustradę oparte trzy sylwetki. W pierwszej z nich poznaję księdza. Wygląda, jakby był zatopiony w modlitwie. Spoglądam ku wschodowi. Lepka, brunatna ciemność; nie widać ani jednego światła. Chłód wślizguje mi się za kołnierz, przyprawiając o skurcz zmęczone mięśnie grzbietu.

W tym gęstym, zimnym kleju, który napęlnia ciemną przestrzeń, zatapiając nawet trójnóg reflektorów nad lotniskiem, od dwóch, może od trzech godzin krąży samolot. Siedmiu ludzi odciętych od świata czeka na zezwolenie podjęcia ryzykownej próby: muszą obniżyć lot do wysokości budynków i masztów, ominąć je na ślepo, na ślepo obrać kierunek, na ślepo wejść nad skraj lotniska i zamknąć gaz. Nie widząc ziemi wyrównać trzy stopy nad jej powierzchnią przy prędkości pięćdziesięciu mil na godzinę; przy prędkości większej od huraganowego wichru...

Omyłka o kilka stopni w kierunku to zderzenie ze ścianą jakiegoś budynku, z samolotem na postoju, z nasypem szosy. To śmiertelny młyniec na jakimś płocie czy w rowie. To kraksa, gorsza niż karambol najszybciej pędzącego samochodu. Omyłka o ćwierć sekundy w ściągnięciu steru nad ziemią to złamanie podwozia. Masa kilku ton,

pomnożona przez prędkość cyklonu, stworzy moment bezwładności zdolny rozbić czaszki tych siedmiu ludzi jak skorupki od jajek i zmiażdżyć ich ciała na krwawą masę.

Wracam na swoje miejsce za biurkiem. Plan światła na mlecznym ekranie mieni się klejnotami, do których przybył rząd brylantów na wschodnim skraju lotniska. To potężne białe światła pionowe, które może przebijają mgłę, a w każdym razie utworzą z niej jasny, świecący obłok. Widać go przez szyby na prawo: stoi jak blade upiór wśród nocy. Wskaże kierunek załodze, lecz i oślepi ją, w chwili gdy maszyna przesyje go na wskroś...

Lecą!... Lotnisko jest puste: ciągniki wywlekły rozbitego Lancastera „P – jak Piotr” pod skraj lasu; oficer startowy odesłał swój „karawan” między hangary i pozostał sam, z raketnicą w ręku gotową do strzału.

Słysząc zbliżający się warkot silników. Cichnie i rozlega się znowu. Pilot przymyka gaz i podciąga, jakby macał podwoziem: jak daleko do ziemi?... Wszyscy patrzymy w tamtą stronę, wstrzymując oddech. Lada chwila rozlegnie się dudniący chrobot podwozia i pisk hamulców lub cisza pęknie łomotem walącej się maszyny.

Nie! Czerwona rakietka spływa w mętnej aureoli blasku. Kto ją wystrzelił: załoga czy startowy?

Nagły, ochryply ryk silników, nisko, tuż nad ziemią. Coś pędzi przez mgłę i mrok, zbliża się, mija nas, rwie w górę, oddala się szybko...

– Ale podeszli – skrzeczy w głośniku. – Omal nie wpadli na strzelnicę.

Okrażają daleko, szerokim łukiem. Wracają.

– Ja już nie mogę – mówi Maria półgłosem.

Jest blade, żółta, roztrzęsiona, Ma zaczerwienione oczy między fioletowymi pianiami powiek. Zygmunt odprowadzał ją do krzesła pod ścianą i sam siada przy jej desku.

Trzask przestawianego kontaktu.

– Weźcie bardziej w prawo. Kurs dokładnie North – West, na środek światła.

Należy wątpić, czy oni nas słyszą. Musiała im nawalić cała instalacja. Ale – może...

Podchodzą znowu, i znów źle: tym razem na ukos, w kierunku lasu. Pilot wrywa w powietrze Lancastera z otwartymi klapami i jeszcze raz odchodzi na południowy wschód, mimo że jeden z silników przerywa: kończy się benzyna...

Wreszcie za trzecim razem siadają dobrze. Zgrzyt hamulców wydaje mi się dźwiękiem najbardziej harmonijnym ze wszystkich, jakie może pochwyć słuch ludzki. Uśmiecham się po raz pierwszy tego wieczora, gdy Maria mdleje i spada z krzesła, a Zygmunt mówi: – Diabli nadali z babami.

W chwilę potem, podczas gdy Maria pływa w kałuży wody z karafki, przychodzi wiadomość: Wylądował Lancaster „F – jak Feliks”. Wszyscy zdrowi.

Tylko Sarat mógł to wytrzymać. Tylko on mógł zdobyć się na oczekiwanie swojej kolei tak długo. Każdy inny dowódca załogi lądowałby wcześniej; zapewne zaraz po powrocie. On wiedział, że dzieje się coś niezwykłego. Widział z pewnością obce maszyny nad lotniskiem i odgadł, że sprowadzamy w trudnych warunkach kilka dywizjonów na ziemię. Czekał, bo nie mógł się z nami porozumieć. I teraz, prawie po siedmiu godzinach lotu, spędziwszy trzy godziny we mgle nad własną stacją, nie poddał się. Z pewnością kierował każdym manewrem pilota, panował nad jego wolą, trzymał na wodzy jego nerwy i potrafił wycisnąć z załogi wszystko, na co ją było stać. Taki już był ten Sarat. Wiedziałem o tym dobrze: znałem go przecież.

Nie miałem czasu zająć do oficera wywiadowczego, żeby zobaczyć Sarata i jego załogę. Trzeba było „zakończyć czynności służbowe”, zrobić jakies wykazy, napisać raporty, a że sierżant Maria – nawet po wysuszeniu – nadawała się bardziej do trumny niż do pracy biurowej, więc musiałem pomóc Zygmunutowi.

Nie mogłem też wiele myśleć o Saracie, choć raz po raz rzucało mi się wspomnienie tej sceny na opustoszałym lotnisku, której przypadkowym świadkiem byłem ostatniego popołudnia. Doznawałem dziwnego uczucia, jakby ich było dwóch. Jeden mocny, prosty, o niewyciężonej sile woli, dzielny, odważny Sarat, który ze złamaną stopą przewędrował pieszo pół Europy, aby nie zostać jeńcem wojennym, i który – powróciwszy z zadania bojowego z uszkodzoną instalacją radiową – krążył przez trzy godziny we mgle, aby nie

wprowadzać zamieszania wśród trzydziestu kilku lądujących bombowców. Drugi, który korzystając z tego, że jego kolega dostał się do niewoli, ukradł mu narzeczoną; bezwzględny, wyrachowany drugi Sarat, który wycisnął z własnej załogi nadludzki wysiłek, aby przysporzyć sobie uznania i sławy... Który z nich był prawdziwy?

Nad ranem, rozbierając się wreszcie do snu, natrafiłem na ów list w zaklejonej kopercie, który Sarat wręczył mi przed startem. Wrócił, a zatem powinienem był ten list przeczytać. Byłem jednak zanadto zmęczony i odłożyłem to do rana. Może zresztą on się rozmyślił i będzie wolał, żebym mu zwrócił tę kopertę nie naruszoną. Nie miałem wcale ochoty wtrącać się w tę jego osobistą sprawę.

Spałem twardo, jednym ciągiem, do południa. Kiedy się obudziłem, Zygmunta już nie było. Wstałem i zacząłem się golić. Byłem wypoczęty i głodny jak wilk.

Na dworze brzęczał w słońcu pierwszy naprawdę majowy dzień. Ogoliłem pół twarzy i dojechałem właśnie do podbródka, gdy do pokoju wpadł Zygmunt, zatrzasnąwszy drzwi za sobą, jakby go kto gonił.

– No, nareszcie wstajesz – powiedział z ulgą, lecz tonem wyrzutu.

Spojrzałem na jego odbicie w lustrze i wzruszyłem ramionami.

– A cóż ciebie tak pognało? Żołądek?

Mruknął coś, że śliczna pogoda, i nagle powiedział:

– Wiesz, przyjechała Lucy... Chciałbym, żebyś z nią pogadał.

– Nie mam jej nic do powiedzenia. Niech z nią Sarat gada.

– Sarata nie ma. Poleciał do Londynu.

Omal się nie zaciąłem.

– Kiedy?

– Z samego rana.

– Ma chłop zdrowie. Po takiej nocy...

Zygmunt wiercił się niecierpliwie.

– Słuchaj – zaczął – pogadaj z nią. Ona... hm, ona chce jechać za nim. Diabli nadali z babami!

– A co cię to obchodzi? Niech jedzie, kiedy jej tak pilno, że nie może poczekać. Kiedy on wraca?

Zygmunt spojrzał na mnie z tajemniczą miną.

– On wcale nie wraca.

Tym razem zaciąłem się naprawdę.

– Nie gadaj idiotyzmów, kiedy się gołę. Co się stało?

– Nie wiem. Nikt nie wie. Adiutantowi powiedział, że dywizjon nowemu dowódcy ma zdać Szczygieł i że ma go zastępować tymczasem. O ósmej kazał przygotować maszynę, a o dziewiątej odmeldował się u komendanta stacji i polecił, zabierając wszystkie swoje klamoty.

– Melodramat.– powiedziałem, obmywszy twarz z resztek mydła. – A cóż Lucy?

– Lucy też nic nie wie, ale czegoś się domyśla i czegoś się boi. Jest bliska spazmów, jeżeli takie rzeczy w ogóle zdarzają się Angielkom.

– Lucy jest Szkotką – powiedziałem i nagle przypomniałem sobie o tym liście: tam musiało być wyjaśnienie!

Wziąłem kopertę ze stołu i podałem Zygmunutowi.

– Przeczytaj to na głos – powiedziałem. – Ja się będę ubierał.

Wciągając świeżą koszulę, usłyszałem szelest rozdieranego papieru, po czym okrzyk zdziwienia.

– Cóż tam jest? – zapytałem niecierpliwie.

– Mój kochany – rzekł Zygmunt sentencjonalnie – zawsze mówiłem, że prawdziwa męska przyjaźń jest silniejsza od tak zwanej miłości...

– Mówiłeś coś wprost przeciwnego, ale mniejsza o to.

Czytajże nareszcie.

Zygmunt chrząknął i wreszcie zaczął:

„Kochany Herbercie. W moim życiu zaszły komplikacje, z którymi nie umiem sobie poradzić. Nie chcę o tym pisać szczegółowo. Nie umiałbym zapewne znaleźć słów właściwych. Nie zamierzam też usprawiedliwiać się z tego, co się ze mną stało. Nikt tu nie ponosi winy i w ogóle o jakiejś winie nie może być mowy. Ale może być krzywda bez winy. Nie mógłbym tego znieść, a nie potrafię wybrnąć z sytuacji. Dlatego uciekam. Lecę do Londynu, skąd już mam przydział do dywizjonu transportowego między Ameryką a Afryką Ltd. Tak się szczęśliwie składa, że wprost z lotniska w Londynie odleczę za Atlantyk. To mnie uchroni przede mną samym i zapobiegnie dalszym komplikacjom. Ale – tak czy inaczej – to dezercja. Tu zostanie ktoś, kto uciec nie może. Ktoś – domyślasz się – bardzo mi drogi. Pomóż Jej. Niech zapomni o mnie. Bądź zdrow. Dziękuję Ci, Sarat

– Tak – powiedziałem na pół do siebie. – Gdyby nie wrócił z tego lotu, list nie byłby potrzebny...

– Co ty wygadujesz? – oburzył się Zygmunt. – Chodźmy.

Lucy czekała na nas w samochodzie. Była bardzo blada, ale starała się panować nad sobą. Nawet się uśmiechnęła.

– Muszę koniecznie zobaczyć się dzisiaj ze squadron-leaderem Saratem – powiedziała siląc się na spokój. – To bardzo pilna sprawa.

Kąciki jej ust opadły w dół. Zacisnęła szczęki. Widać było, że może jej nie starczyć sił, aby utrzymać się w trudnej roli, którą chciała grać nadal. Było mi jej żal.

– Look here, Lucy – zacząłem łagodnie. – Sarat wyjechał i...

– Wiem – przerwała. – Ale to naprawdę bardzo pilne: Czy może mi pan powiedzieć, o której mam pociąg do Londynu?

Zawahałem się, ale po namyśle doszedłem do wniosku, że życzeniem Sarata było, aby dowiedziała się o tym tu, między nami, nie sama, wśród obojętnych, obcych ludzi.

– Jego nie ma już w Londynie, Lucy...

Spojrzała na mnie przenikliwie. Rumieniec gniewu wypłynął na jej policzki.

– Pan kłamie – powiedziała. – Pan coś ukrywa przede mną – zaśmiała się nerwowo, raz jeszcze wracając do swej roli. – Cóż to za tajemniczy spisek?

Zygmunt bezradnie spojrzał na mnie i rozłożył ręce, unosząc w górę ramiona.

– No, nie, nie spisek, tylko... Oh, Lucy, on musiał wyjechać dalej... Służba, rozumie pani, i tego... Herbert to pani wyjaśni.

Lucy raz jeszcze zmusiła się do uśmiechu, za którym czaił się niepokój.

– Oh Herbert, don't be cruel. Intryguje mnie pan szalenie. Co ostatecznie zrobiliście ze swoim dowódcą?

Ująłem delikatnie jej dłoń w grubej, miękkiej rękawicy szoferskiej.

– Sarat dostał przydział do Ameryki jako nawigator transportów lotniczych – powiedziałem, patrząc jej w oczy. – Poleciał do Londynu dziś rano, zupełnie niespodzianie, i teraz jest już zapewne nad Atlantykiem. I am sorry, Lucy. Rozkaz przyszedł tak nagle, że nie mogłem pożegnać się z panią.

Twarz jej stężała. Opuściła szybko powieki, schyliła głowę i lekko uściśnęła moją rękę. Milczeliśmy wszyscy troje przez chwilę.

– I understand – powiedziała wreszcie cicho. – Czy który z was może odwieźć mnie do Newark?

– Zygmunt panią odwiezie. Ja mam służbę i muszę zostać – zrejterowałem szybko.

Mój przyjaciel przebił mnie na wylot jadowitym spojrzeniem, po czym zrezygnowany siadł obok Lucy. Wóz ruszył i – błysnąwszy w słońcu lakierem – wykręcił na szosę.

Londyn, październik 1944

Przesłanie

Kończę pisać tę opowieść, podczas gdy wojenne działania lotnicze są w pełnym toku; podczas gdy dywizjon – po wyprawach przygotowawczych i bezpośrednio wspierających inwazję kontynentu europejskiego – lata nadal nad Niemcy, rzucając któryś tam z kolei milion bomb na niemieckie miasta.

Może ktoś powie, że nie powinienem w takiej chwili zamykać tej książki, że należałoby właśnie opowiedzieć o tych działaniach i o udziale w nich polskich lotników bombowych. Ale ta książka ma inny cel. Nie chodzi mi o przedstawienie w niej historii działań lotnictwa polskiego, tego dywizjonu, o którym piszę, i nawet tej załogi, która tu odegrała role główne. Chodzi mi o to, żeby czytelnik wiedział, co to za ludzie ci lotnicy. Jak czują, jak myślą, co przeżywają w powietrzu i na ziemi, jak sami mówią o tych przeżyciach. Chciałem ich zbliżyć czytelnikowi, pokazać mu ich w różnych okolicznościach, aby wiedział o nich więcej, niż można wyczytać z komunikatów w prasie i z „sensacyjnych” opisów korespondentów wojennych, którzy sami nie są lotnikami.

Mam nadzieję, że przynajmniej częściowo udało mi się ten cel osiągnąć, że czytelnik mi ufa i wierzy, że piszę prawdę. Materiał zawarty w tej książce jest autentyczny. Konstrukcja opowieści pod tytułem „Żądło Genowefy” i „L – jak Lucy”, robota literacka, język – to tylko środki nie zmieniające samego tworzywa.

Czytelniku, jeżeli słyszac w nocy warkot samolotów lecących na wyprawę wspomnisz tę książkę, pomyślisz o którymś z przeczytanych rozdziałów, jeżeli gdy zobaczysz polskiego lotnika na ulicy, w autobusie, w pociągu, przyjdzie ci na myśl postać Górala, Pryszyka, Zygmunta, Bujaka czy Sarata, będzie to dowodem, że warto było przeczytać tę opowieść i że warto ją było napisać.

Londyn, październik 1944